

(1)

(N° 89.)

Chambre des Représentants.

SESSION 1840 — 1841.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

COMPTE - RENDU

DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES A LA DATE DU 31 DÉCEMBRE 1840.

(2)

CHEMIN DE FER.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

LE 4 FÉVRIER 1841,

PAR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.



BRUXELLES,

V^e H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI, RUE NOTRE-DAME AUX NEIGES.

FÉVRIER 1841

SOMMAIRE.

Introduction	Pag 1
Documents officiels à consulter sur la marche des opérations du chemin de fer	<i>Ib.</i>

CHAPITRE PREMIER.

ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER.

§ 1. — <i>Somme totale allouée pour l'établissement complet du système décrété.</i>	3
§ 2. — <i>Montant des dépenses soldées au 31 décembre 1840.</i>	<i>Ib.</i>
. Sommes employées dans les sections en exécution	4
. Valeur des sections en exploitation	<i>Ib.</i>
. Considérations sur la répartition et la nature des dépenses de premier éta- blissement	<i>Ib.</i>
§ 3. — <i>Dépenses effectuées pendant l'exercice 1840</i>	5
1° Pour les sections en exploitation	<i>Ib.</i>
2° Pour le matériel	<i>Ib.</i>
Situation du matériel, au 1 ^{er} janvier 1841	<i>Ib.</i>
3° Pour les sections en construction	6
§ 4. — <i>Somme restant à dépenser, au 1^{er} janvier 1841, pour l'achèvement du système.</i>	7
Résultats des adjudications passées en 1840	<i>Ib.</i>
Indication des principaux travaux restant à adjuger	8
§ 5. — <i>Coût moyen, par lieue, des sections</i>	<i>Ib.</i>
Considérations sur l'économie des travaux d'établissement	<i>Ib.</i>
Note sur les principales difficultés d'exécution rencontrées	<i>Ib.</i>
Activité progressive des travaux	9
Capitaux d'établissement, successivement rendus productifs	<i>Ib.</i>
§ 6. — <i>Conventions conclues pour le prolongement du chemin de fer sur les territoires voisins</i>	11

CHAPITRE II.

EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.

§ 1. — DÉPENSES.

<i>Allocations du budget pour 1840</i>	12
Répartition primitive	<i>Ib.</i>
Transfert effectué de l'art. 1 ^{er} sur les art. 2 et 3	13
Restant disponible sur les allocations, au 31 décembre	<i>Ib.</i>

<i>Recapitulation des dépenses d'exploitation, depuis 1835.</i>	14
Dépense moyenne, par convoi et par lieue.	15
Causes des variations du coût moyen par exercice	<i>Ib.</i>
Prévisions des résultats à obtenir en 1841	16
Économies présumables	17
Concurrence probable entre les charbonnages	<i>Ib.</i>
Comparaison générale des frais d'exploitation en Belgique et à l'étranger. <i>Ib.</i>	<i>Ib.</i>

§ 2. — **RECETTES.**

<i>Relevé général des recettes, à partir de 1835</i>	18
Résultats considérés en masse	<i>Ib.</i>

SERVICE DES VOYAGEURS :

Coup-d'œil général sur le service des voyageurs	19
Influence de ces modifications sur le mouvement et les recettes	<i>Ib.</i>
Base des premiers tarifs.	<i>Ib.</i>
Modifications successives	20
Améliorations possibles.	22

SERVICE DES MARCHANDISES :

Coup-d'œil général sur le service des marchandises	23
Modes successivement essayés	<i>Ib.</i>
Location de waggons	<i>Ib.</i>
Transport au tonneau	<i>Ib.</i>
Tarifs d'août 1840	24
Influence comparée de chaque mode employé	25
Améliorations actuelles et futures	26
Factage général à l'intérieur	<i>Ib.</i>
Correspondance à l'étranger	<i>Ib.</i>

CHAPITRE III.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Balance comparative du produit net aux capitaux d'établissement	27
Excédants annuels des recettes sur les dépenses	28
Valeur croissante par exercice du capital engagé dans les sections exploitées.	<i>Ib.</i>
Taux d'intérêts couvert	<i>Ib.</i>

ANNEXES.

TAB. N° I. — Étendue du chemin de fer, par province, avec la répartition des dépenses d'établissement.

- Ibis.* — État comparatif de la longueur des sections.
- II. — Relevé général des dépenses de premier établissement de mai 1834 au 1^{er} janvier 1841.
- III. — Relevé des dépenses d'exploitation de l'exercice 1840.
- IV. — Moyennes générales des frais d'exploitation par convoi et par lieue.
- V. — Recettes mensuelles par nature et par exercice.
- VI. — Recette totale effectuée par bureau et par exercice du 5 mai 1835 au 31 décembre 1840.
- VII. — Résultats de l'exploitation en 1840, par bureau, par ligne et par rapport à chaque branche de recettes.

- VIII. — Comparaison par exercice, des produits provenant du service des voyageurs.
 - IX. — Mouvement des voyageurs par classe de voitures.
 - X. — Relevé des accidents.
 - XI. — Tarifs comparés du service des voyageurs.
 - XII. — Tarifs du service des marchandises.
 - XIII. — État de situation des fournitures de rails et accessoires.
 - XIV. — État descriptif des stations.
 - XV. — État du matériel existant au 31 décembre 1840.
 - XVI. — État du service des locomotives.
 - XVII. — Relevé des marchés contractés en 1840.
 - XVIII. — Convention avec les messageries royales de France, pour l'échange mutuel des colis et marchandises.
-

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

Compte - Rendu

DES

OPÉRATIONS EFFECTUÉES A LA DATE DU 31 DÉCEMBRE 1840.

Messieurs,

Pour satisfaire à l'obligation imposée au gouvernement par l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, il a été successivement rendu compte aux Chambres, des opérations du chemin de fer, par les rapports de mes prédécesseurs, du 4 août 1835, 1^{er} mars 1837, 26 octobre 1837, 26 novembre 1838 et 12 novembre 1839 (1).

(1) Pour compléter la collection des documents officiels, relatifs au chemin de fer, il convient d'ajouter aux cinq rapports ci-dessus mentionnés :

Développements du budget	1837	(Rapport du 20 février 1837.)
Id.	id. 1838	(Id. du 26 octobre 1837.)
Id.	id. 1839	(Id. du 26 novembre 1838.)
Observations	id. 1840	(Id. du septembre 1839.)
Transfert	id. 1839	(Id. du 3 février 1840.)
Id.	id. 1840	(Id. des 7 et 10 décembre 1840.)
Fournitures de sable. — Explications.	. . . . .	( Id. du 15 janvier 1840.)
Acquisit ^o des 4,000 actions de la Société Rhénane.	(Id.	de la sect. centr., du 22 avril 1840.)
Emprunt de 82 millions.	. . . . .	( Id. id. du 29 mai 1840.)

Ces documents présentés à diverses époques de l'année, bien que complets jusqu'à l'époque de leur présentation, devaient nécessairement, quant à l'exploitation, se compléter, pour le restant de l'exercice, par des prévisions, des approximations de recettes et de dépenses, que le rapport ultérieur ne venait pas toujours entièrement confirmer.

Nous avons cru devoir retarder de quelque temps la production du compte à vous rendre en 1840, afin qu'il pût comprendre les résultats effectifs, tant des recettes que des dépenses de toute nature, arrêtés au 31 décembre.

A l'avenir, les comptes-rendus arrêtés ainsi à la fin de chaque exercice et reposant sur des données certaines, fourniront des résultats utilement comparables.



CHAPITRE PREMIER.

ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER.

Par la loi du 20 juin 1840, le chiffre total du coût d'établissement des chemins de fer belges, décrétés par les lois du 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837, comprenant une étendue de 113 lieues (*voir* tableau n^o 1), a été fixé et arrêté définitivement à la somme de fr. 125,664,707.

Cette évaluation se composait :

(*Voir* les annexes *H* et *I* du rapport de la section centrale du 29 mai 1840.)

1^o Du montant des travaux et fournitures soldées au 31 décembre 1839, s'élevant :

a) Pour les lignes et les stations en exploitation.	{ 37,849,730 2,259,198 }	40,108,928
b) Pour les lignes et stations en construction . . .	{ 7,395,024 149,346 }	7,544,370
c) Pour le matériel.		9,631,312
Ensemble soldé.		57,284,610

2^o Du montant des travaux restant à effectuer au 1^{er} janvier 1840 :

a) Pour le parachèvement des lignes et stations en exploitation.	{ 9,116,563 4,007,340 }	13,123,903
b) Pour les lignes et stations en construction	{ 44,143,025 5,207,169 }	49,350,194
c) Pour complément du matériel		5,906,000
Ensemble à effectuer.		68,380,097
Total général, comme ci-dessus		fr. 125,664,707

Au 31 décembre 1840, le montant total des dépenses de toute nature soldées, tant pour les sections en exploitation et le matériel des transports, que pour les sections en construction, s'est élevé à la somme de fr. 77,909,206-98

(*Voir* tableau n^o II des annexes du présent rapport.)

On remarquera, par ce tableau, que, dans ce montant total de fr. 77,909,206-98, fr. 15,764,623-15 seulement sont encore improductifs, ayant servi aux paiements des travaux en cours d'exécution au-delà d'Ans, de Tubise et de Courtray, ainsi qu'entre Braine-le-Comte et Namur.

Les fr. 62,144,583-83 restant du total soldé, représentent le coût d'établissement, jusqu'au 1^{er} janvier 1841, des 14 sections actuellement livrées à la circulation et dont l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation doit être affecté à en couvrir les intérêts.

Ces 14 sections, déjà ainsi productives, ensemble d'un développement de 67 lieues de 3,000 mètr., ont donc coûté :

Pour la route proprement dite	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Ligne du Nord, de } 9\frac{1}{2} \text{ lieues} \\ \text{Ligne de l'Ouest, de } 25\frac{1}{2} \text{} \\ \text{Ligne de l'Est, de } 17\frac{3}{4} \text{} \\ \text{Ligne du Midi, de } 4 \text{} \\ \text{Embranchement des Flandres, } 8\frac{1}{2} \text{} \\ \text{Embranchement du Limbourg, } 2 \text{} \end{array} \right.$	6,599,278 54	} 44,815,513 82
		14,380,632 33	
		14,415,870 05	
		4,194,484 22	
		4,075,778 52	
Pour stations et dépendances		3,916,583 33	
Pour le matériel		11,758,910 05	
Dépenses générales, personnel, etc.		1,653,576 63	
Ensemble, pour les lignes en exploitation au 1 ^{er} janvier 1841		<u>62,144,583 83</u>	

Les fr. 15,764,623-15 déjà employés à la date du 31 décembre sur les sections en cours d'exécution, l'ont été presque entièrement aux travaux d'établissement de la route proprement dite, savoir :

Sur la ligne de l'Est, entre Ans et la frontière	7,205,363 58	} 14,748,535 53
Sur la ligne du Midi, entre Tubise et Quiévrain	3,565,708 34	
Sur l'embranchement des Flandres vers Lille et Tournay	1,773,001 09	
Sur l'embranchement de Braine-le-Comte à Namur	1,641,259 68	
Pour le raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles, et pour la nouvelle station du Nord	563,202 84	
Pour les machines et attirails, bâtiments des machines, etc., nécessaires aux plans inclinés		542,626 52
Dépenses générales, personnel, etc.		473,461 10
Ensemble, pour les lignes en construction au 1 ^{er} janvier 1841		<u>15,764,623 15</u>

Dans cet ensemble de dépenses de 1^{er} établissement, tant pour les routes que pour celles déjà en exploitation, on remarque principalement :

Pour acquisitions de terrains dont l'État est entré en possession, y compris indemnités	14,845,874 94	
Frais de justice pour expropriation forcée	193,688 56	
		15,044,563 50
Travaux de terrassements, ouvrages d'art, pose et fondation du rail-way, dépenses de main-d'œuvre pour la presque totalité disséminée parmi la classe ouvrière, dans le cours de six années		24,267,345 19
Bois de fondation du rail-way, fourniture qui a principalement favorisé le cultivateur en donnant de la valeur à des produits jusqu'alors, pour ainsi dire, sans emploi		2,723,591 69
Plus de 49 millions de kilog. de fer (1) pour rails et accessoires seulement, fourniture qui a contribué puissamment à soutenir l'industrie des forges du pays		17,314,710 31
Pour ouvrages de bâtiments, constructions diverses, etc., dans plus de trente stations aujourd'hui existantes (2)	3,109,371 19	
Pour dépendances fixes, telles que réservoirs, plates-formes tournantes, etc., etc. (2)	807,212 14	
		3,916,583 33
Enfin pour matériel des transports (locomotives, voitures, waggons, approvisionnements de bois, métaux et fournitures diverses)	10,979,160 28	
Machines diverses (grues, crics, balances, pompes, etc.	779,749 77	
		11,758,910 05

Toutes constructions et fournitures qui ont puissamment contribué à développer les branches les plus importantes de l'industrie du pays.

(1) Voir les détails, tableau n° XIII.

(2) Id. tableau n° XIV.

Mettant maintenant, en regard, le montant des dépenses effectuées au 31 décembre 1839 et au 31 décembre 1840, on trouve que, pendant le cours de ce dernier exercice, il a été dépensé la somme de . . . fr. 20,624,585 51 répartie, savoir :

1° Pour le parachèvement des routes en exploitation, sur une étendue de 67 lieues, ci	fr. 6,295,911 04
2° Pour le matériel des transports	2,413,597 75
3° Pour les routes en construction comprenant une étendue de 34 lieues, ci	11,915,076 72
Somme égale	<u>fr. 20,624,585 51</u>

La somme de fr. 6,295,911-04, employée sur les lignes en exploitation, consiste :

1° Dans le parachèvement des sections et notamment entre Louvain et Ans où les travaux de terrassements, en partie, n'avaient été exécutés provisoirement qu'à simple voie ;

2° Dans la fourniture et la pose d'une partie de la 2° voie entre Gand et Ans ;

3° Dans l'exécution des travaux les plus urgents compris dans le parachèvement des stations ;

Enfin 4° Les dépenses du personnel chargé de la conduite des travaux.

La somme de fr. 2,413,597 75, payée pendant l'année 1840 pour matériel des transports, tant pour solde de fournitures antérieures que pour approvisionnement ou à-compte sur les ouvrages en train d'exécution, a servi aussi en partie à solder l'accroissement remarquable du matériel renseigné au tableau n° XV.

Le compte-rendu de mon prédécesseur, signalait, page 23, comme matériel existant à la date du 1^{er} novembre 1839 :

Locomotives	82			
Tenders	71			
Voitures pour voyageurs	392			
Waggons pour marchandises	400			
Waggons de service.	63			
La situation du matériel, au 1 ^{er} janvier 1841, était de :	122	108	528	673
				<u>136</u>

D'où augmentation dans le matériel des transports, au 1^{er} janvier 1841 (non compris le matériel en construction) de 40 37 136 273 73

Ce matériel, existant au 1^{er} janvier, se compose :

Pour les 122 locomotives.	}	18 de 14 pouces, dont actuellement roulant en bon état	12
		5 de 13 id.	3
		41 de 12 $\frac{1}{2}$ id.	38
		38 de 12 id.	31
		20 de 11 id.	15
108 tenders		id.	89

Pour les 524 voitures de voyageurs.	}	10 berlines, dont actuellement roulant en bon état	4
		95 diligences,	id. 72
		203 chars-à-bancs, dont 46 à glaces,	id. 194
		217 waggons, dont 121 couverts,	id. 169
		3 voitures pour la poste aux lettres,	id. 3
Pour les 673 waggons à marchandises	}	506 pour transport de fer, bois, charbons, ballots, etc.,	id. 506
		44 pour bétail,	id. 44
		8 pour chevaux,	id. 8
		41 pour voitures,	id. 41
		36 pour bagages,	id. 27
		38 pour petits paquets,	id. 37
Pour les 136 waggons de service	}	12 pour secours,	id. 12
		30 pour coak,	id. 30
		55 pour travaux,	id. 48
		6 pour ateliers,	id. 6
		33 pour entretien,	id. 33

Les locomotives, tenders, voitures et waggons actuellement en réparation et que renseigne le même tableau, peuvent être également considérés comme en bon état, les réparations à y faire ne consistant qu'en simples ouvrages d'entretien. (Voir l'état détaillé n° XVI.)

La somme de 11,915,076-72 employée dans les travaux des sections en construction pendant l'année 1840, s'est répartie suivant les différentes lignes :

Ligne de l'Est.	}	Acquisition de terrains.	1,067,672 64	}	4,609,265 88
		Travaux d'art et de terrassements y compris les bâtim ^{ts} et machines des plans inclinés et le pont du Val-Benoit.	2,940,907 98		
		Fournitures de billes.	83,437 00		
		Id. de fer.	517,246 26		
Ligne du Midi.	}	Acquisition de terrains.	1,037,617 59	}	3,537,185 09
		Travaux d'art et de terrassements.	1,342,266 29		
		Fournitures de billes.	9,645 91		
		Id. de fer.	1,147,655 30		
Embranchement des Flandres.	}	Acquisition de terrains.	343,157 88	}	1,553,763 71
		Travaux d'art et de terrassements.	357,890 00		
		Fournitures de billes.	86,248 00		
		Id. de fer.	766,467 83		
Embranchement de Braine-le-Comte à Namur	}	Acquisition de terrains.	259,945 53	}	1,495,175 35
		Travaux d'art et de terrassements.	429,151 47		
		Fournitures de billes.	89,653 34		
		Id. de fer.	716,425 01		
Branche de raccordement des stations Nord et Sud de Bruxelles, et nouvelle station du Nord.	}	Acquisition de terrains.	372,076 40	}	449,306 34
		Travaux d'art et de terrassements.	62,549 14		
		Fournitures de billes.	14,680 80		
		Id. de fer.	Pour mém.		
Dépenses générales.					270,382 36
Somme égale.					<u>11,915,076 72</u>

Le tableau n° II des annexes du présent rapport auquel il a déjà été renvoyé et qui comprend toutes les dépenses de PREMIER ÉTABLISSEMENT montant à fr. 77,909,206-98, les renseigne séparément, ainsi qu'on avait eu soin de le

faire dans les comptes-rendus antérieurs, tant pour les sections en *exploitation* et le matériel, que pour les sections en *construction*.

Cette distinction dans les dépenses de premier établissement était indispensable pour qu'on pût apprécier les résultats financiers de l'entreprise au fur et à mesure de l'achèvement des sections livrées à la circulation.

Au 1^{er} janvier 1841 il restait à dépenser pour compléter le système décrété :

1 ^o Pour le parachèvement des sections actuellement en exploitation	3,334,500
2 ^o Pour le complément du matériel nécessaire au système entier	3,778,500
3 ^o Pour les sections en construction	40,642,500
Ensemble	fr. <u>47,755,500</u>

Sur la somme de fr. 47,755,500 qui restait à dépenser pour compléter le système, une somme de 33 millions environ était engagée dans les adjudications et marchés contractés au 1^{er} janvier dernier, savoir :

1^o Dans les *sections en exploitation* :

Pour marchés de rails, entreprise de pose et de fondation de la 2^e voie ; travaux de bâtiments des stations ; matériel ; approvisionnements des ateliers de construction, etc. fr. 6,500,000

2^o Dans les *sections en construction* :

Achèvement des travaux d'art et de terrassements sur la ligne de l'Est ; bâtiments et machines des plans inclinés ; pont de Meuse, etc.	} 26,500,000
Ligne du Midi.	
Embranchement des Flandres	
Id. de Braine-le-Comte à Namur	
Ensemble.	fr. <u>33,000,000</u>

Les adjudications publiques ainsi que les marchés directs, qui ont eu lieu dans le courant de l'exercice dernier, pour les différentes natures de travaux et fournitures de premier établissement, aussi bien pour les sections en construction que pour le parachèvement des lignes en exploitation, ont généralement donné des résultats qui confirment les prévisions de dépenses ayant servi de base à la loi de l'emprunt. (Voir le relevé n^o XVII.)

En effet, parmi les principales adjudications, on remarquera que celle du 7 octobre 1840, pour la *fourniture des fers* nécessaires au complément de la 2^e voie entre Gand et Liège, a produit une diminution considérable sur les prix antérieurs ; que les adjudications du 20 février, 1^{er} avril, 13 mai, 3 juin, 26 août et 28 octobre pour l'*exécution des travaux* des sections de Hennuyères à Quiévain et de Courtray à Mouscron, ont offert des rabais de 11 à 17 p. $\%$, sur le montant des prévisions. — Cependant, d'un autre côté, d'après l'adjudication du 30 septembre, les *travaux de Pepinster à la frontière de Prusse*, ont dû être accordés au plus bas soumissionnaire pour une somme excédant de 5 p. $\%$ les prix des devis.

En résumé, si, pendant le cours de l'exécution des travaux, des circonstances extraordinaires venaient à exiger, sur quelques points, des dépenses imprévues, on a, dès aujourd'hui, l'espoir fondé qu'elles seraient couvertes par les seules économies faites ou à faire sur l'exécution du système entier.

Les seuls travaux qui restent encore à adjudger pour compléter le système décrété, sont :

Sur la *ligne du Midi*, l'embranchement de Braine-le-Comte à Charleroy et de Charleroy à Châtelain, d'une longueur ensemble de 7 lieues environ, sur laquelle une partie de 3 à 4 lieues sera mise incessamment en adjudication, les cahiers des charges ayant été soumis au conseil des ponts et chaussées.

Sur l'*embranchement des Flandres*, les sections de Templeuve à Tournay, dont l'adjudication est annoncée pour le 27 février; et de Mouscron à la frontière vers Lille, dont le cahier des charges pour l'adjudication est préparé; leur longueur ensemble est de 4 lieues environ.

Enfin, les branches des docks d'Anvers, les raccordements des stations du Nord et du Midi, à Bruxelles, et les abords de quelques villes, dont les projets définitifs sont près d'être terminés.

Considérant, en conséquence, l'achèvement du système comme parfaitement assuré au moyen de la somme des 125 millions, on peut regarder les moyennes ci-après comme représentant assez approximativement le coût total par lieue des diverses sections du chemin de fer :

1°	Sur la ligne du Nord.	|	Bruxelles à Anvers, avec double voie . . . fr.	1,110,000	
2°	Id.	de l'Ouest .	{	Malines à Gand, à double voie	810,000
				Gand à Ostende, à simple voie	630,000
				Gand à la frontière vers Lille, dont $\frac{1}{7}$ à double voie	711,000
				Mouscron vers Tournay, simple voie.	1,115,000
3°	Id.	de l'Est . .	{	Malines à Ans, double voie, y compris les grandes tranchées et le souterrain de Cumptich de 950 mètr. de longueur	1,100,000
				Landen à St-Trond, simple voie	615,000
				Ans à la frontière de Prusse, y compris les plans inclinés à double voie et leurs machines; le grand pont sur la Meuse; 18 souterrains; 25 ponts sur la Vesdre, etc., etc.	2,165,000
4°	Id.	du Midi . .	{	Bruxelles à Quiévrain, dont $\frac{1}{4}$ à double voie, y compris un souterrain de 430 mètr.	925,000
				Braine-le-Comte à Charleroy et Namur, y compris un souterrain de 350 mètr	810,000

Ce coût de la construction, eu égard aux difficultés réelles rencontrées sur presque toutes nos lignes (1), comparé à celui des chemins de fer de même

(1) Le coût des chemins de fer belges a pu faire croire à l'étranger, même à des écrivains, à des économistes distingués, que le tracé de nos rail-ways ne traversait qu'un terrain facile et tout uni. — Au contraire, il n'est aucune des lignes, tant en exploitation qu'en construction, qui ne présente de grandes difficultés, des ouvrages considérables :

La ligne de Bruxelles à Anvers, considérée généralement comme l'une des plus favorables,

importance exécutés dans d'autres pays, établis même par les soins intéressés des compagnies particulières, est la preuve, (surtout en présence de nos tarifs si favorables aux voyageurs et au commerce), de la sagesse de la décision des Chambres qui ont confié l'exécution et l'exploitation des chemins de fer aux soins, à l'action forte et judicieuse du gouvernement. L'entretien si peu coûteux des sections déjà livrées, depuis 1833, à une circulation beaucoup plus considérable que celle prévue aux devis primitifs de 1833, atteste aussi suffisamment et la solidité des constructions et la bonne direction imprimée, dès le principe, aux travaux.

L'activité progressive de l'exécution de cette vaste entreprise ressort des chiffres ci-après indiquant la valeur des travaux exécutés d'année en année :

En 1834, à la fin des huit mois écoulés depuis la promulgation de la loi, le montant des dépenses faites pour terrains, travaux et formation des projets ne s'élevait qu'à la somme de fr. 641,941 59

En 1835, l'extension des travaux, la formation des nouveaux projets, l'acquisition des terrains, l'achat et construction de modèles pour le matériel, absorbèrent, pendant cette année, une somme de fr. 4,272,516-43, portant le total des dépenses à la fin de l'exercice à 4,914,458 02

En 1836, tout en s'occupant de la discussion des projets des

a nécessité la construction de 3 ponts de 12 à 13 mètr. d'ouverture sur la Senne; d'un pont-tournant sur le canal de Louvain; d'un pont fixe de 26 mètr. d'ouverture en 2 arches sur la Dyle; d'un grand pont sur la Nèthe de 85 mètr. de longueur et de 53 mètr. d'ouverture en 6 arches avec passe et pont-tournant pour la navigation à voiles, etc. — Dans les Flandres encore, où l'on parcourt effectivement un terrain plat, la traversée des rivières et canaux nombreux et importants qui sillonnent ce pays en tous sens, a exigé des ouvrages d'art d'un établissement difficile : le pont de Hombeck de 14 mètr. en 2 arches; les ponts-tournants de Capelle et d'Audeghem sur le canal de Bruxelles au Rupel et la Dendre canalisée; les grands ponts sur l'Escaut et la Lys; les ponts-tournants de la Snep et de Plasschendaele, etc., etc.

Sur la ligne de l'Est, dans la partie actuellement en exploitation, on rachète, de Louvain à Ans, une hauteur totale de plus de 150 mètres en franchissant une suite de vallées profondes, au moyen de remblais de 15 à 20 mètr. d'élévation, séparées par des tranchées de 10 à 15 mètr. de profondeur et d'une galerie souterraine de 920 mètr. d'étendue; pour la traversée de ces vallons, des aqueducs, des ponts, des viaducs établis sous ces énormes remblais; dans les tranchées, des viaducs nombreux pour le passage des routes et chemins au-dessus du rail-way. D'Ans à Liège, sur une longueur de moins d'une lieue, on rachète, à travers le pays le plus accidenté, une descente de 110 mètres, au moyen de deux plans inclinés qui seront servis par des machines fixes de 360 chevaux de force. De Liège à la frontière de Prusse, le pont construit sur la Meuse, le pont de l'Ourthe, les 25 ponts en construction sur la Vesdre; les 18 souterrains que l'on est occupé à creuser dans le roc; une hauteur de 200 mètres à racheter de Liège à la frontière sur une étendue d'environ 8 lieues, en suivant ou recoupant les plis et replis de la vallée tortueuse de la Vesdre.

Le chemin de fer du midi ainsi que son embranchement vers Namur présentent de même de nombreuses difficultés : deux galeries souterraines à Braine-le Comte et au Fayt, des ouvrages d'art considérables, 15 ponts sur la Sambre et la Haine, etc., etc. (Voir la carte et les profils généraux annexés au présent rapport.)

lignes du Midi, la continuation des travaux exigea une dépense de fr. 8,574,030-24 : la dépense totale s'éleva ainsi à 13,488,488 26

En 1837, à l'occasion de l'adjonction des embranchements des Flandres, de Namur et du Limbourg, trois nouvelles directions de travaux furent créées. On dépensa pendant cette quatrième campagne, 12 millions sur les lignes primitivement décrétées et 1 million sur les embranchements, ensemble fr. 12,912,187-78. et, en total, à la fin de l'exercice. . . . 26,400,676 04

En 1838, les dépenses d'établissement de l'année furent de fr. 13,873,768-80 et la dépense totale, à la fin de l'exercice . . . 40,274,444 84

En 1839, elles s'élevèrent à la somme de fr. 17,010,176-63 et, en total, à la fin de l'exercice 57,284,621 47

Enfin, en 1840, il a été soldé dans l'année pour fr. 20,624,585-51, ce qui porte l'ensemble des dépenses au 31 décembre 1840, à la somme totale de. 77,909,206 98

Ce capital d'établissement du chemin de fer, en grandissant ainsi, successivement, de 642 mille francs jusqu'à 78 millions, en moins de six années, n'est nullement resté improductif pour le trésor : la distribution du travail ayant été dirigée de manière qu'au fur et à mesure de l'achèvement des sections, elles ne fissent toujours qu'un tout exploitable et utile.

Ainsi sur les fr. 4,914,458-02, montant total des dépenses soldées pendant les deux premières campagnes, l'ouverture de la section d'essai de Bruxelles à Malines avait déjà rendu productif, à partir du mois de mai 1835, un capital (route et matériel) de fr. 1,929,767 55

Sur les fr. 13,488,488-26, total de la dépense au 31 décembre 1836, l'ouverture de la section d'Anvers, en mai suivant, rendait productif, par l'exploitation de neuf lieues de route, un capital de 5,815,416 34

Sur les fr. 26,400,676-04, total de la dépense au 31 décembre 1837, la mise en exploitation de la section de Termonde en janvier, et des sections de Louvain, Wetteren, Tirlemont et Gand, à partir de septembre, élevèrent le fonds productif, représentant les 26 lieues de route alors exploitées et y compris les dépenses d'établissement de l'atelier central de Malines à 18,253,149 31

Sur les fr. 40,274,444-84, dépensés au 31 décembre 1838, 46 lieues de route déjà livrées à la circulation et rattachant à la capitale et à Anvers, *Ans* (Liège), à partir du mois d'avril, et Bruges et Ostende, à partir du mois d'août, donnèrent un capital productif de 35,587,228 51

Sur les fr. 57,284,621-47, montant de la dépense au 31 décembre 1839, l'exploitation s'étant étendue, en août, jusqu'à Deynze, en septembre, à Courtray, en octobre, à St-Trond, comprenant alors près de 63 lieues et un matériel considéra-

blement accru, dont la valeur ensemble, y compris les approvisionnements de fer pour la 2^e voie, élevait le capital productif à 49,740,247 90

Enfin sur les fr. 77,909,206-98, total général des dépenses soldées jusqu'au commencement de l'exercice actuel, l'exploitation augmentée en mai, de la première section de la ligne du Midi, de Bruxelles à Tubise, s'étendant sur une longueur de 67 lieues de chemin de fer, a rendu productif un capital de. . . 62,144,583 83

Récapitulant la progression annuelle des dépenses et l'extension correspondante de l'exploitation, on voit que le montant des travaux de chaque année dépassa de 3 millions environ, le chiffre des travaux de l'année précédente, tandis que la circulation s'établissant dans toutes les directions, sans solution de continuité, présenta un développement successif :

En 1835 d'une étendue de 4 lieues de rail-way.			
1836	id.	9	id.
1837	id.	24	id.
1838	id.	46	id.
1839	id.	63	id.
Et en 1840	id.	67	id.

Tout en cherchant à activer la construction du chemin de fer à l'intérieur du pays, l'administration n'a rien négligé pour assurer sa continuation sur les territoires voisins.— Je ne rappellerai pas la convention récente passée avec la Société Rhénane et qui, en assurant le prochain achèvement du chemin de fer de la Mer et d'Anvers au Rhin, nous a mis en position d'intervenir dans le règlement des tarifs sur le territoire prussien.

D'autres conventions ont été conclues, d'une part, en 1838, entre les ingénieurs belges et les ingénieurs de la Société Rhénane, et, d'autre part, plus récemment, entre les ingénieurs belges et français, pour déterminer les points de raccordement aux frontières.

Les résultats de l'exploitation qui nous restent maintenant à exposer, sont aussi satisfaisants que ceux qui viennent d'être détaillés en ce qui concerne les travaux de premier établissement.

CHAPITRE II.

EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.

§ 1. — DÉPENSES.

Le budget de l'exercice 1840 comprenait, pour le chemin de fer, une allocation totale de fr. 3,090,000, destinée à couvrir les frais d'exploitation de treize sections pendant l'année entière et d'une quatorzième section pendant huit mois. Ce chiffre, le même que celui qui avait été accordé pour l'exercice précédent pour une exploitation beaucoup plus restreinte, eu égard au nombre de sections livrées à la circulation, avait donc dû paraître insuffisant pour 1840, surtout dans la prévision d'une extension notable du service.

Cette allocation pour 1840, avait été répartie ainsi qu'il suit, savoir :

ART. 1 ^{er} . — Entretien et police de la route proprement dite.	fr. 800,000
ART. 2. — Dépenses de transport.	. . . . . 1,830,000
ART. 3. — Frais de perception	. . . . . 460,000
Ensemble	. . . . fr. <u>3,090,000</u>

Ainsi que mon prédécesseur le faisait remarquer (1), « ce n'était qu'en » comptant sur les résultats de nombreuses économies que le gouvernement » pouvait espérer de faire face à tant de besoins nouveaux avec les mêmes res- » sources qu'en 1839, » besoins nouveaux résultant .

1^o De l'exploitation pendant l'année entière, en 1840, de trois sections qui n'avaient été exploitées en 1839 que pendant moins de quatre mois ;

2^o De l'exploitation de la nouvelle section de Bruxelles à Tubise, ouverte en mai 1840 ;

3^o De la progression croissante du service des marchandises.

A ces causes déjà prévues d'augmentation de dépenses, est venu s'ajouter l'organisation et l'établissement du transport des articles de diligences et du camionnage pour la remise a domicile ; services restés en dehors des prévisions de l'administration et pour lesquels, par conséquent, il n'avait rien été porté au budget.

(1) Pag. 116 des Développements du budget de 1840.

Cependant, grâce à l'économie apportée dès le principe et jusqu'à ce jour dans toutes les branches du service; à la diminution du prix d'ouvrages et de fournitures, due à une concurrence plus large, plus étendue; grâce, enfin, au chemin de fer lui-même par l'économie de ses propres transports, on est parvenu en 1840, à couvrir toutes les dépenses d'exploitation de cet exercice, au moyen de l'allocation totale et nonobstant l'extension notable du mouvement des marchandises, qui s'est élevé à plus de 117,000 tonneaux.

Seulement, une nouvelle répartition des fr. 3,090,000 de l'allocation totale, a été nécessaire et a fait l'objet de mon rapport aux Chambres du 7 décembre dernier.

Cette nouvelle répartition a été fixée par la loi du 31 décembre 1840, de la manière suivante :

Art. 1 ^{er}	fr.	655,377 54
Art. 2.		1,884,279 53
Art. 3.		550,342 93

Ensemble, somme égale au montant de l'allocation votée primitivement	fr.	3,090,000 00
--------------------------------------------------------------------------------	-----	--------------

D'après les indications du tableau détaillé n° III, joint au présent rapport, on voit que les dépenses soldées jusqu'à la date du 31 décembre 1840, s'élevaient :

Pour l'entretien de la route	fr.	630,814 45
Pour les dépenses de transport		1,835,772 02
Id. de perception		530,526 92

Ou en total, à	fr.	2,997,113 39
--------------------------	-----	--------------

Laissant ainsi disponible à la même date :

Sur l'art. 1 ^{er}	fr.	24,563 09
Id. 2		48,507 51
Id. 3		19,816 01

Ensemble, restant en réserve pour solde d'arriérés éventuels, la somme de	fr.	92,886 61
-------------------------------------------------------------------------------------	-----	-----------

Il est à observer, en outre, que des approvisionnements pour une valeur considérable d'objets de rechange, fournitures et matériaux de consommation, existaient à la même date, tant au magasin central de Malines que dans les magasins particuliers des stations et ateliers.

Récapitulant les dépenses d'exploitation des exercices antérieurs, qui se sont respectivement élevées, savoir :

En 1835, pour huit mois d'exploitation d'une section, payé sur le fonds spécial de construction. fr.	168,772 73
En 1836, pour l'exploitation de deux sections, dont l'une pendant l'année entière et l'autre pendant huit mois seulement, payé également sur le fonds spécial de construction	431,135 67
En 1837, pour l'exploitation de trois sections pendant l'année entière et de trois sections pendant trois mois et demi, payé sur l'allocation de fr. 1,345,000 portée au budget de 1837.	1,189,988 62
En 1838, pour l'exploitation de six sections pendant l'année entière, de deux sections pendant neuf mois et de deux autres pendant quatre mois et demi, payé sur l'allocation de fr. 3,090,000 portée au budget de 1838	2,755,056 40
En 1839, pour l'exploitation de dix sections pendant l'année entière et de trois sections pendant trois mois et demi, payé sur l'allocation de fr. 3,090,000 portée au budget de 1839.	3,084,410 28
En 1840, pour l'exploitation de treize sections pendant l'année entière et de quatorze sections pendant sept mois et demi, payé sur l'allocation de 3,090,000 portée au budget de 1840.	2,997,113 39
Et dont le montant total pour les six exercices s'élevait ainsi, à la date du 31 décembre 1840, à la somme de fr.	<u>10,626,477 09</u>

Comparant maintenant cette dépense au parcours total de lieues fournies par nos locomotives pendant la même période (*voir* tabl. IV et XVI), on en déduit le coût du parcours d'une lieue d'un convoi moyen pendant ces six exercices. — On en déduit également le coût d'un convoi moyen par lieue pour chaque exercice en particulier; résultats importants par l'influence qu'ils sont appelés à exercer sur les bases des tarifs.

A l'époque du dernier compte-rendu, il avait été dépensé pour l'exploitation du chemin de fer, à partir du 1^{er} mai 1835 jusqu'au 30 septembre 1839, la somme de fr. 6,422,071 37

Depuis le 30 septembre 1839 jusqu'au 31 décembre 1840, il a été soldé, savoir :

Sur l'exercice 1838 fr.	21,888 47
Sur l'exercice 1839	1,185,403 86
Et sur l'exercice 1840	2,997,113 39
Ensemble. fr.	<u>4,204,405 72</u>

Le montant total des dépenses d'exploitation pendant les six années écoulées, s'élevait donc, comme il vient d'être dit, à la somme de fr. 10,626,477 09

Et le parcours total des convois pendant le même intervalle ayant été de

plus de 640,000 lieues, il en résulte que la moyenne du prix de parcours d'un convoi, par lieue, pour la période des six exercices, a été de fr. 16-56, y compris tous les frais d'entretien de la route, du matériel, et les frais généraux et de perception, ainsi qu'une réserve actuelle considérable d'objets de consommation et de rechange.

La dépense totale d'exploitation, le parcours total des convois indiqué ci-dessus, de même que le coût par lieue qui en résulte, se sont répartis par exercice, de la manière suivante :

En 1835,	le parcours ayant été de 10,074 lieues,	le prix moyen par lieue	= fr. 16 75
En 1836,	id.	29,561	id. = 14 59
En 1837,	id.	61,594	id. = 19 32
En 1838,	id.	129,755	id. = 21 23
En 1839,	id.	174,261	id. = 17 69
En 1840,	id.	236,221	id. = 12 68

Arrêtons-nous un instant sur l'importance de ces résultats, à la fois si simples et si remarquables; examinons les causes de la fluctuation du coût par lieue entre les divers exercices.

Pendant la 1^{re} période, comprenant les 8 derniers mois de 1835, l'affluence qui se porta au chemin de fer occasionna un parcours considérable de 10,000 lieues, et toujours utile (eu égard à la force des locomotives), qui, n'ayant exigé qu'une dépense totale de fr. 168,772, donna, alors au début du service, pour moyenne du prix d'une lieue de parcours par convoi fr. 16-75.

Pendant l'exercice 1836, Anvers ayant été reliée à la Capitale, et l'affluence des voyageurs ayant été en augmentant, le parcours des convois fut presque triplé et ne donna lieu cependant qu'à une dépense d'exploitation proportionnellement beaucoup moins élevée, et cela était tout naturel. En effet, quant au *transport*, le matériel et le personnel restaient à peu près les mêmes pour la route entière de Bruxelles à Anvers, que pour la section de Bruxelles à Malines; — les *objets de consommation* tels que coak, huile, etc., augmentant seuls en raison de la distance parcourue. — De là, diminution dans le prix moyen du parcours par lieue, qui tomba de 16-75 à 14-59.

En 1837, une 3^e section, celle de Malines à Termonde, fut livrée à la circulation au 1^{er} janvier, au cœur de l'hiver; et trois autres sections, celles de Malines à Louvain, de Louvain à Tirlemont et de Termonde à Gand, furent également ouvertes du 10 au 23 septembre. — Cette double bifurcation sur la ligne de Bruxelles à Anvers, exigea pour chacune des deux nouvelles branches encore incomplètes, un personnel nouveau, un matériel tout distinct; la branche de l'ouest n'aboutissant d'abord, pendant les trois premiers trimestres, qu'à une localité secondaire; et des trois sections ouvertes en septembre, les deux appartenant à la branche de l'est, n'aboutissant, et seulement pendant le 4^e trimestre, qu'à des localités également secondaires; le résultat général d'exploitation en 1837 devait naturellement être moins avantageux que ceux qu'on aurait obtenus uniquement entre la Capitale et Anvers.

Le parcours sur ces bifurcations étant du reste très restreint, eu égard à la

moindre importance des localités rencontrées et à l'état nécessairement incomplet de ces sections qui avaient dû être livrées à la circulation, quoique inachevées, afin de satisfaire à l'impaticence publique ; il s'ensuivit de l'ensemble du parcours des convois sur les cinq sections réunies, que le parcours moyen par section diminua tandis que les dépenses d'entretien se trouvèrent augmentées : le prix moyen, par lieue, s'éleva ainsi à fr. 19-32.

La progression du prix moyen par convoi et par lieue se maintint encore en 1838, où elle atteignit son *maximum* de 21-23. — Ce résultat est encore naturel : deux nouvelles sections, de Tirlemont à Waremmes et à Ans, et trois autres, de Gand à Ostende, livrées à la circulation, encore en partie inachevées, et sur lesquelles l'exploitation était encore incomplète, et restreintes à un petit nombre de voyages ; le rapport de la dépense au nombre de lieues parcourues, donna ainsi le chiffre *maximum* précité de 21-23, par convoi et par lieue.

A partir de 1839, le service de l'exploitation devenant plus considérable, plus régulier, le transport des marchandises venant s'adjoindre à celui des voyageurs, sans augmenter sensiblement ni les frais généraux, ni les frais d'entretien de la route, ni les frais de perception ; le rail-way continuant à se consolider, à s'améliorer de jour en jour, par les travaux de parachèvement ; les frais d'exploitation diminuèrent en proportion inverse de l'augmentation du nombre de lieues parcourues : le prix moyen retomba en conséquence à fr. 17-69.

L'essor du transport des marchandises s'étant encore accru en 1840, le chemin de fer étant ainsi de plus en plus utilisé, les 236,000 lieues parcourues, pendant cet exercice, comparées à la dépense de fr. 2,997,113-39, ont ramené le prix moyen du parcours d'un convoi par lieue à fr. 13 environ, prix inférieur même à celui déjà si minime de l'exercice 1836.

Et cependant, il est à remarquer que ce prix du parcours par lieue, quelque favorable qu'il soit, aurait encore été moins élevé, si, dans le calcul de ce prix, on n'avait pas compris parmi les dépenses de transport, celles occasionnées par l'établissement du service du camionnage à partir du 1^{er} août.

Il résulte des considérations qui précèdent, que les dépenses d'exploitation diminuent :

1^o En raison de *l'extension du système* : Ainsi les frais de l'exploitation de 14 sections en 1840, sont loin d'atteindre 14 fois le chiffre de la dépense annuelle d'une section.

2^o En raison de *l'importance et de la multiplicité des convois* : C'est-à-dire en utilisant, le plus possible, la route et son matériel, sans augmentation sensible des frais généraux, des frais d'entretien de la route ni de perception.

Les prévisions de dépenses du budget de 1841, ayant été basées sur les résultats des dépenses effectives de l'exercice 1840, sans avoir égard à ces causes de diminution, on reconnaîtra que l'allocation demandée pour l'exercice courant, laissera très vraisemblablement un excédant disponible, ou aura

suffi à un mouvement de transport beaucoup plus considérable que celui de 1840.

La suffisance de l'allocation demandée devient encore plus évidente par la connaissance des prix soumissionnés à l'adjudication du 30 décembre dernier pour la fourniture des charbons, comparés aux prix des deux adjudications qui ont eu lieu en 1840 pour livraisons de même nature; on trouve que, pour cet objet, le plus important des dépenses de consommation, le prix moyen par mètre cube soumissionné pour l'exercice 1841 est d'environ 15 p. % en dessous du prix moyen payé en 1840, et qu'on peut ainsi compter, de ce chef, sur une économie très notable.

Les prix résultant des dernières adjudications pour les fournitures d'huile, de graisse, savon, etc., sont également inférieurs aux prix payés en 1840, et cependant la diminution de prix de ces objets de consommation n'étant pas connue, lors de la formation du budget de 1841, les prévisions de dépenses y sont toutes basées, comme il vient d'être dit, sur les prix de 1840.

Depuis ces adjudications déjà si favorables, de nouvelles offres encore plus avantageuses ont été adressées à mon département, par divers charbonnages du bassin de Liège qui sollicitent l'approvisionnement de la station d'Ans, à des prix encore inférieurs, malgré la difficulté et le coût des transports de ces houillères jusqu'à la station d'Ans.

Des réductions encore plus sensibles, s'opèreront bientôt incontestablement sur la fourniture des houilles, alors que le chemin de fer atteindra le bassin de la Meuse, alors que nous pourrons effectuer nous-mêmes, de la manière la plus économique, les transports depuis la Meuse jusqu'à Ans par les plans inclinés, et d'Ans vers les dépôts de Malines, Bruxelles, Anvers et Gand par le rail-way.

Les charbonnages du Hainaut nous offriront les mêmes avantages lorsque le chemin de fer atteindra Charleroy, Marimont et le Flénu; alors il s'établira une véritable concurrence entre les houillères des environs de Liège et celles du Hainaut pour l'approvisionnement de la Capitale et d'Anvers, concurrence tout à l'avantage du chemin de fer et de l'industrie en général.

En résumé, on est donc amené à cette conséquence décisive pour l'avenir des chemins de fer, que la dépense moyenne des convois par lieue va en décroissant à mesure de l'extension du rail-way et de l'animation du service; et l'on pourrait déjà affirmer sans crainte, aujourd'hui, que le coût moyen pendant 1841 n'atteindra pas fr. 12 par lieue.

Ce prix de fr. 12 par convoi et par lieue, comprenant toutes les dépenses quelconques d'exploitation, est inférieur, si nous ne nous trompons, à celui des rail-ways existants exploités avec le plus d'économie, inférieur même au prix du rail-way charbonnier de Darlington.

Dans un moment où le commerce et l'industrie nationale regardent un abaissement dans les prix de transport comme une des conditions essentielles de leur prospérité, on ne saurait trop appeler l'attention sur les résultats qui

viennent d'être signalés et qui permettraient de diminuer encore les prix des tarifs, sans nuire aucunement aux intérêts du trésor.

§ 2. — RECETTES.

Si les résultats des dépenses d'exploitation présentent des économies croissantes et si l'on considère que nulle autre part, peut-être, il n'existe une agglomération de population comparable à celle de la Belgique où l'on rencontre de quatre en quatre lieues des villes et bourgs plus importants, plus industriels que beaucoup de chefs-lieux de province en d'autres pays ; on ne sera nullement surpris qu'à côté du chiffre relativement minime de nos dépenses, viennent figurer un mouvement de voyageurs et un produit de recettes déjà très satisfaisants et qui, de jour en jour, doit s'augmenter encore.

Le relevé total des recettes du chemin de fer, indiqué dans le compte-rendu du 12 novembre 1839 (*voir* tableau XIX, *pag.* 53), s'élevait, à la date du 31 octobre 1839, à la somme de fr. 9,221,763 50

Les recettes des mois de novembre et décembre 1839, ayant donné	637,008 23
Et l'exercice 1840 ayant produit	5,335,167 05

Le montant total des recettes pour les six exercices d'exploitation, arrêté au 31 décembre écoulé, était donc de	<u>15,193,938 78</u>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

Il se répartit de la manière suivante (*voir* tableau n° V) :

En 1835	268,997 50
En 1836	825,132 85
En 1837	1,416,982 94
En 1838	3,097,833 40
En 1839	4,249,825 04
En 1840	5,335,167 05
Ensemble comme ci-dessus	<u>15,193,938 78</u>

Ces résultats, considérés ainsi en *masse*, sont sans doute on ne peut plus satisfaisants : la progression des produits par *bureau* est encore plus frappante. (*Voir* les tableaux nos VI et VII.)

Cette progression des recettes, qui s'est soutenue, considérée en *masse* pour 1839 et 1840, comme pour les exercices précédents, est due principalement à l'adjonction, au service des voyageurs, des nouveaux services successivement organisés, tels que :

1° Celui des bagages commencé en juillet 1837, et qui a produit :

En 1837	16,994 36
En 1838	103,421 39
En 1839	132,514 48
En 1840	132,253 60

2° Celui des marchandises, comprenant :

En 1838, la location des waggons seulement	58,594 28
En 1839, location des waggons et, en outre, à partir d'avril, transport au tonneau, transport des voitures, chevaux et bétail	480,766 32
En 1840, mêmes transports et, en sus, à partir d'août, celui des articles de diligence, finances et valeurs avec factage à domicile	1,144,516 64

Quant au service des voyageurs, au contraire, si l'on complète pour l'année 1839 le tableau n° XXVIII, pag. 121 du compte-rendu du 12 novembre, indiquant les produits des recettes pour ce transport et qu'on y ajoute les mêmes produits pour l'exercice 1840 (*Annexe* n° VIII), on voit que la progression si marquante du montant des recettes des voyageurs y compris bagages, pendant les années 1835, 1836, 1837 et 1838, s'arrête en 1839, malgré l'adjonction de trois sections nouvelles, et ne se relève point en 1840, malgré l'ouverture de la 14^e section, d'ailleurs productive, considérée isolément.

Un coup d'œil jeté sur l'ensemble de l'exploitation depuis l'ouverture du chemin de fer, jusqu'à ce jour, permettra d'apprécier les causes de cette fluctuation des produits :

Lors de l'ouverture de la 1^{re} section, en mai 1835, on est parti du principe que cette œuvre nationale, élevée aux frais de tous, exploitée par les soins du gouvernement, devait nécessairement être à l'usage de toutes les classes de la société, à la portée de toutes les fortunes.

Ainsi les berlines et les diligences offraient le confortable, les aisances du luxe aux personnes d'une position aisée; les waggons par la modicité du prix des places, étaient accessibles à la classe ouvrière; la classe moyenne n'était pas non plus oubliée, elle trouvait dans les chars-à-bancs un mode de transport plus économique que ceux usités avant le chemin de fer : tous d'ailleurs, et indistinctement, jouissaient en commun du bénéfice de la grande vitesse.

Les prix des places, d'après le tarif primitif, étaient gradués de manière que le prix du waggon n'était que la *moitié* de celui du char-à-bancs, que le *tiers* de celui de la diligence, que le *cinquième* de celui de la berline (*voir* tabl. n° XI). Dans cet ordre d'idées, les prix appliqués pendant l'exploitation de la première section, comparés aux distances à parcourir, donnent les moyennes suivantes par lieue de 5,000 mètr.

Berline.	62 $\frac{1}{2}$ centimes.
Diligence	37 $\frac{1}{2}$ »
Char-à-bancs	25 »
Waggons	12 $\frac{1}{2}$ »

Ces chiffres suffisent complètement pour expliquer la vogue immense du rail-way à cette époque; les waggons transportèrent à eux seuls trois fois autant de voyageurs que les trois autres classes de voitures réunies, et produisirent environ les deux tiers de la recette totale; à l'ouverture de la 2^e section ce tarif fut déjà sensiblement modifié : on diminua le prix des places

supérieures, surtout en berlincs; et l'on augmenta déjà notablement les prix des waggons. Néanmoins, malgré cette augmentation, les résultats de l'exploitation furent encore des plus satisfaisants, par le fait de la jonction des deux principaux centres d'activité et de commerce du pays et parce que, ainsi que nous l'avons fait remarquer, la ligne entière de Bruxelles à Anvers n'exigea pas beaucoup plus de frais d'exploitation que celle de Bruxelles à Malines.

Dans cette période comme dans la précédente, les waggons transportèrent encore la grande masse de voyageurs et produisirent à eux seuls autant de recette que les autres classes de voitures réunies.

Qui ne se rappelle l'exploitation de ces deux années, où chaque jour nous ramenait des convois de 15 à 20 voitures à charge pleine, et les jours de fête, où 30 à 35 voitures par convoi étaient encore insuffisantes?

Cependant sous l'empire de ces mêmes tarifs modérés, quoique légèrement modifiés à l'ouverture successive de nouvelles sections, les recettes des exercices 1837 et 1838 ne continuèrent point à être en rapport avec le nombre des sections exploitées pendant ces deux années; mais, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer en parlant de la dépense, il ne pouvait en être autrement non plus quant aux recettes; des 4 sections ouvertes en 1837 et des 4 autres sections ouvertes en 1838 trois ne furent exploitées que pendant deux Hivers et un Été seulement, et deux autres pendant un Hiver sans un seul mois d'Été.

Aussi, sans rechercher assez les raisons de cet état de choses qui ne pouvait être que momentané, on commença à concevoir des craintes sur les résultats du chemin de fer considéré comme opération financière, et, malheureusement, ce fut à cette même époque, au commencement de 1839, qu'on arrêta la balance des recettes et des dépenses des dix sections en exploitation, laquelle, naturellement, ne pouvait tendre qu'à confirmer ces craintes; on en vint jusqu'à croire que le chemin de fer ne couvrirait pas même ses dépenses d'exploitation: revirement d'idée complet, alors que l'on se rappelle que, dans le principe, on avait regardé le chemin de fer comme un moyen de dégrèvement de l'impôt. On en conclut qu'il y avait nécessité absolue d'augmenter au plutôt les produits du chemin de fer.

Pour parvenir à ce but, nos tarifs étant plus bas que ceux de tous les railways de nos voisins, on pouvait croire à la possibilité de les élever sans inconvénients jusqu'à un certain taux, en les laissant toutefois encore inférieurs aux tarifs étrangers (1).

Par ce dernier changement de tarif dont l'application commença à partir du 20 février 1839, le prix moyen, par lieue et par classe de voitures, fut compris entre les limites suivantes :

Diligences	33 à 50 centimes;
Chars-à-bancs	21 à 31 »
Waggons	17 à 25 »

(1) Précisément, à la même époque, la société concessionnaire du chemin de fer de Paris à St-Germain, cherchait aussi à augmenter le produit de ses recettes; elle diminua le prix de ses places et obtint une augmentation de produit.

Le prix des diligences et des char-à-bancs subit ainsi une augmentation légère comparativement à l'augmentation des prix des waggons. Pour cette dernière classe de voitures, dont le prix n'était que moitié de celui des char-à-bancs, le tarif fut porté aux $\frac{4}{5}$ et $\frac{5}{6}$ du prix des chars-à-bancs, taxe qui cessa d'être en harmonie avec les ressources de l'habitant des campagnes et de la classe ouvrière. (Voir tab. XI.)

Les effets de cette augmentation de tarifs furent immédiats : — les waggons devinrent déserts.

La 3^e dixaine de février qui avait présenté dans chaque exercice antérieur un mouvement plus considérable que les dixaines précédentes du même mois, produisit, en 1839, 23,000 voyageurs de moins que la 2^e dixaine et 20,000 fr. de moins en recette. — Si l'on compare le mois de mars 1839 au mois de janvier même année, l'effet de cette augmentation du tarif est encore plus évident; la recette étant la même à 70 fr. près, pour ces deux mois, ce qui n'aurait pas dû être, eu égard à la différence de saison.

Sans s'arrêter à ces faits isolés, examinant les résultats généraux de l'exploitation, on voit que, depuis le 1^{er} mars 1839 et jusqu'au 31 décembre 1840 (en tenant compte des nouvelles sections exploitées en plus en 1839 et 1840), le changement de tarif a exercé une influence très défavorable sur le mouvement des voyageurs (1).

(1)	PERIODES COMPARÉES D'EXPLOITATION.	NOMBRE DE VOYAGEURS.				MONTANT DES RECETTES.			
		Diligenc.	Ch.-à-b.	Waggons.	TOTAL.	Diligences.	Ch.-à-bancs	Waggons.	TOTAL.
Exploitation comparée pour les périodes du 1 ^{er} mars au 31 déc.	1838. { Exploitation de 6 sections pendant 1 mois, de 8 sections pendant 5 mois, et de 10 sections pendant 4 mois. } Ou, en moyenne, exploitation de 8 2/3 sect pendant 10 mois....	205,705	556,133	1,242,072	2,003,910	695,220 05	961,497 50	1,013,447 05	2,670,164 60
	1839. { Exploitation de 10 sections pendant 7 mois, et de 13 sections pendant 3 mois. } Ou, en moyenne, de 11 sect pendant 10 mois....	202,469	542,993	906,667	1,652,039	876,616 00	1,179,024 25	1,175,890 35	3,231,530 60
	1840. { Exploitation de 13 sections pendant 3 mois, et de 14 sections pendant 7 mois. } Ou, en moyenne, exploitation de 13 2/3 pendant 10 mois.....	212,098	577,345	1,172,661	1,962,104	929,771 95	1,260,176 25	1,402,491 05	3,592,439 25
En égard au nombre de sections exploitées, et en supposant le maintien du tarif de 1838, on aurait dû obtenir incontestablement, en partant des résultats de 1838 :									
En 1839, du 1 ^{er} mars au 31 déc. { Pour l'exploitation en moyenne de 11 sections pendant 10 mois		261,087	705,861	1,575,476	2,542,424	882,395	1,220,362 00	1,286,298 00	3,389,055 00
En 1840, du 1 ^{er} mars au 31 déc. { Pour l'exploitation de 13 2/3 sections pendant 10 mois.		324,381	876,979	1,958,652	3,160,012	1,096,309	1,516,207 00	1,598,128 00	4,210,644 00
Et par suite, la majoration des tarifs a occasionné une perte de :									
En 1839		58,618	167,958	669,809	891,385	5,779	41,338 00	110,408 00	157,525 00
En 1840		112,283	299,634	785,991	1,197,908	166,537	256,031 00	195,637 00	618,205 00
Ensemble, résultats du tarif du 3 ^e fév. 1839 :									
PÉRIODE pour les 20 mois des 2 périodes correspondantes. { En voyageurs		170,901	462,592	1,455,800	2,089,293	"	"	"	"
		"	"	"	"	172,316	297,369 00	306,045 00	775,730 00

Cette augmentation de tarif fut surtout sensible en ce qui concerne les voyageurs de waggons ; elle repoussa plus particulièrement encore ceux qui parcouraient de petites distances intermédiaires, l'ouvrier, l'habitant des campagnes qui fréquentait les marchés voisins ; elle les repoussa par l'application d'un tarif spécial beaucoup plus élevé encore que celui fixé pour le parcours des sections entières.

Sans nul doute, des messageries ordinaires doivent en agir ainsi ; pour celles-là on conçoit, leurs voitures ne contenant qu'un nombre de places très restreint, que ces administrations particulières aient intérêt lorsque le parcours à desservir est assez long, à ne point engager leurs places pour de petites distances.

Pour le chemin de fer rien de semblable n'existe, le nombre des places dans un convoi y étant, pour ainsi dire, illimité dans toute la durée du parcours.

Après une expérience de quatre mois de ce nouveau tarif, voulant faire cesser un état de choses si préjudiciable aux relations de population à population, si préjudiciable aux intérêts du trésor, on crut devoir rétablir en partie le prix du waggon à peu près à l'ancien taux, à partir du 1^{er} juillet 1839. Mais on borna cette mesure à certains convois et dans certaines directions seulement, en établissant des convois de 1^{re} et de 2^e classe pour les waggons exclusivement ; tandis que pour les chars-à-bancs et les diligences voyageant en commun avec les waggons, il n'existait point de distinction de classes ; ou plutôt, il n'existait point de différence de classe entre les convois, si ce n'est de faire payer par exception, aux voyageurs de waggons tel prix à telle heure et tel autre prix à telle autre heure.

Les prix de waggons des convois de 2^e classe furent ainsi fixés à raison de 35 centimes de station à station.

Cette mesure présenta, dans son application partielle, beaucoup d'inconvénients qui paralysèrent en grande partie les bons effets qu'on devait en attendre : elle amena beaucoup de complication dans le service des recettes, et pour le public, elle entraînait l'obligation de renouveler à chaque station les billets pris aux bureaux de départs.

Les convois de 2^e classe ne desservant pas toujours les directions entières, souvent le voyageur arrivé à Malines par un convoi de 2^e classe se trouvait forcé ou de continuer sa route par un convoi de 1^{re} classe, en suppléant à la taxe, ou de subir un long retard en attendant le passage d'un autre convoi dit de 2^e classe.

Néanmoins, cette mesure partielle, malgré ses inconvénients, ne tarda pas à produire des résultats déjà satisfaisants ; ainsi et de même que l'augmentation du prix des places de waggons fit tomber immédiatement le mouvement des voyageurs et le montant des recettes, de même la réduction, quoique incomplète de ces prix, opéra aussitôt une réaction avantageuse tant en recettes qu'en voyageurs.

Ces deux résultats réciproquement contraires de l'augmentation et de l'abais

sement des tarifs , porteront l'administration à examiner avec soin jusqu'à quel point il conviendrait de se rapprocher des bases du tarif primitif.

Il est d'ailleurs à remarquer que , d'après les données statistiques de l'exploitation en 1840 , le nombre de *voitures* par *convoi* et de *voyageurs* par *voiture* n'était pas à beaucoup près suffisant pour utiliser d'une manière complète la force des locomotives.—La réduction des tarifs, en rendant le rail-way accessible à un plus grand nombre de voyageurs, conduirait probablement à une augmentation notable de recettes, sans augmentation relative des dépenses.

De même que la masse des voyageurs de waggons avait fait la popularité et la richesse du chemin de fer, en 1835 et 1836; de même, aujourd'hui, le transport des grosses marchandises forme le principal revenu de cette branche de service, tout en occasionnant proportionnellement la moindre dépense.

En ce qui concerne le transport des marchandises, on a suivi une marche opposée à celle adoptée pour les voyageurs : pour le service des voyageurs, on avait commencé par le tarif le plus libéral; les produits ont été considérables; tous les waggons destinés aux marchandises ont dû être convertis en voitures à voyageurs; pour le service des marchandises, au contraire, la crainte d'encombrement, par défaut de matériel, et aussi le désir de ménager momentanément, par une transition peut-être nécessaire, certaines industries que le chemin devra inévitablement remplacer, portèrent à débiter par un tarif élevé.

L'administration crut devoir ne pas se charger du transport en détail, et l'on se borna, à partir de février 1838, à une simple location de waggons dont le prix supposait un chargement complet de 3,000 kilog. — Le produit de ce service, pour les onze mois d'exploitation, ne s'éleva qu'à la somme insignifiante de fr. 58,000.

En avril 1839, outre les transports par location de waggons, on admit également les marchandises au poids, par unité de 1,000 kilog. ou *tonneau*. — Ce nouveau mode de transport ne tarda pas à produire des résultats favorables comparés à ceux du mode antérieur par location de waggon. — Ainsi les recettes de 1839, s'élevèrent du chef des transports au tonneau, pour 9 mois seulement, à fr. 347,434 82

Tandis que la location des waggons pendant l'exercice entier ne produisit que fr. 64,734 00

En 1840, le transport au tonneau continua à suivre la même progression et donna pour les sept premiers mois de l'exercice une recette de fr. 469,787 88

Tandis que dans le même intervalle, la location des waggons n'ayant donné que 22,213 20

ce mode de transport fut enfin abandonné.

Jusqu'alors on regardait presque généralement le transport des marchandises en détail comme ne pouvant s'effectuer par les soins de l'État.

Les pertes, les avaries, les procès de tout genre, qui semblaient devoir naître du peu d'aptitude présumé de l'administration pour ce service tout

commercial, que l'on regardait même cõme incompatible avec la dignité d'un gouvernement, telles étaient les objections contre l'organisation complète d'un service des transports.

Toutefois bien convaincu de la nécessité de soustraire le commerce à l'action de tout intermédiaire obligé qui, par ses prix de factage, tant pour prendre la marchandise chez l'expéditeur que pour la remettre à domicile au destinataire, peut toujours rendre illusoire pour le public, les tarifs de station à station quelque favorables qu'ils soient, le gouvernement a cru convenable de tenter un nouvel essai et d'entrer dans une nouvelle voie.

Pour cet essai, six tarifs spéciaux furent mis en vigueur à partir du 1^{er} août 1840, en remplacement ou par extension de ceux existants :

Le 1^{er} instituant une nouvelle branche de recettes, celle relative au transport des articles de diligence avec factage à domicile ;

Le 2^e en remplacement du tarif par tonneau, pour le transport de station à station des marchandises du commerce en général ;

Le 3^e (qui reproduit le tarif antérieur) pour le transport des bagages accompagnés du voyageur ;

Le 4^e pour le transport des finances et valeurs à domicile ; service qui n'avait pas encore été essayé ;

Les 5^e et 6^e pour le transport de voitures particulières et le transport des chevaux et du bétail (*voir* les annexes V et XII).

Le tarif n^o 1 classait les marchandises par colis en quatre catégories, en raison de leur poids, savoir :

De 5 kilogr. et au-dessous.
De 6 » à 15.
De 16 » à 25.
Et de 26 » à 100 et par 100.

A partir du 15 août, les colis de 26 à 100 kilogr., furent taxés au poids réel de 10 en 10 kilogr.

Le produit de ce tarif, pendant les 5 derniers mois, s'éleva à fr. 92,448-22, pour un transport de plus de 80,000 colis.

Le tarif n^o 2 distingue les marchandises en trois catégories :

La 1^{re}, comprenant principalement les marchandises pondéreuses, telles que les engrais, les matériaux de construction, houilles, métaux et céréales ;

La 2^e, les marchandises du commerce en général ;

La 3^e, les objets fragiles ou encombrants.

Diverses modifications ont été apportées à ce tarif, entre autres par l'arrêté du 16 novembre 1840, qui reporte à une catégorie moins chère, le sel brut et les bois de construction et qui accorde en outre 10 p. % de diminution sur les

prix de la 1^{re} catégorie pour les céréales, le poisson, les engrais, la houille, la fonte, les briques et le sel brut.

Le produit des transports, d'après le tarif n° 2, s'est élevé, pendant les cinq derniers mois de 1840, pour un mouvement de 117,000 tonneaux, à la somme de fr. 414,312-33.

Le tarif n° 4, pour le transport des finances et valeurs, n'a donné, jusqu'ici, qu'une recette insignifiante; cependant, lorsqu'on considère que les recettes mensuelles de ce chef se sont successivement élevées d'environ 400 fr. en août, à près de 1,400 fr. en décembre, il n'est pas douteux, qu'au moyen de nouvelles améliorations, ce service ne devienne, par la suite, très productif.

Le tarif n° 5, pour le transport des voitures particulières, a donné des résultats très satisfaisants :

Les produits de ce chef s'étant élevés, pour les cinq mois, à la somme de 68,526 fr., c'est-à-dire, moitié en sus du produit de la période correspondante de 1839.

Le transport des chevaux et du bétail, d'après le tarif n° 6, n'a pas encore donné les résultats qu'on doit attendre de cette branche de recettes.

Examinant les résultats obtenus par chacun des modes de transport successivement adopté, on reconnaîtra :

D'une part,

Que la location de waggons entiers n'a donné :

Pour les 11 mois de l'exercice 1838 que.	. . . . .	fr.	58,594 28
Id. 12 id. 1839	. . . . .		64,734 00
Id. 7 id. 1840	. . . . .		22,213 20
Ensemble 30 mois.	. . . . .	fr.	<u>145,541 48</u>
Ou par mois moyen	. . . . .	fr.	4,851 49

Tandis que le transport au tonneau

a produit pour les 9 mois de 1839.	. . . . .	fr.	347,434 82
Id. 7 de 1840.	. . . . .		469,787 88
Ensemble pour 16 mois	. . . . .	fr.	<u>817,222 70</u>
Ou par mois moyen.	. . . . .	fr.	51,076 17

C'est-à-dire, un produit dix fois plus considérable, entièrement dû à ce que l'unité du poids à la réception, était réduite de 3,000 à 1,000 kilogrammes.

D'autre part ;

Dans l'application des nouveaux tarifs on remarquera que les grosses marchandises (tarif n° 2), pour cinq mois de 1840 ont produit seules une recette de fr. 414,312-33.

Ou par mois moyen.	fr.	82,862 46
Que les articles de diligence avec factage ont produit pendant le même intervalle la somme de.	fr.	92,448 22
Les finances et valeurs.		4,577 61
Chevaux et bétail		9,323 15
Ensemble pour les nouvelles branches de service		<u>106,348 98</u>
Ci, par mois moyen		<u>21,269 79</u>
Total, par mois moyen, des nouveaux tarifs.	fr.	<u>104,132 25</u>

Il est aussi à remarquer qu'à partir du 1^{er} août 1840, l'administration prenant à sa charge les risques et avaries, s'est rendue responsable des transports, et de ce chef, malgré les difficultés inhérentes à toute organisation nouvelle, les indemnités payées jusqu'à la date du 31 décembre sur la masse d'objets transportés, ne se sont élevées qu'à fr. 1,487-96.

On doit donc conclure de cet examen que les revenus du chemin de fer ne peuvent que s'accroître à mesure qu'on adoptera pour la réception de la marchandise une unité de poids de plus en plus petite; ou plutôt lorsqu'on l'admettra pour son poids réel; à mesure qu'on étendra le factage à de nouvelles catégories de marchandises; en un mot, à mesure qu'on rendra le rail-way plus accessible aux commerçants.

Pénétré de cette vérité, l'administration s'occupe d'une organisation de plus en plus large du service des marchandises.

Bientôt, le factage à domicile étendu au tarif n^o 2, permettra au négociant de se passer complètement d'intermédiaires obligés et coûteux. — Bientôt des correspondances avec les messageries et roulages du pays, feront jouir les localités les plus éloignées du rail-way, des bienfaits de ce mode de transport; bientôt enfin, des conventions du même genre, avec l'étranger, compléteront les relations productives du rail-way.

Déjà, une convention de ce genre a été conclue avec les messageries royales de France, et aujourd'hui les marchandises confiées au chemin de fer sont remises directement à destination en France, en Italie, en Espagne; de même que celles amenées de France par les messageries sont données à la frontière à l'administration (*voir la convention, annexe n^o XVIII*).

CHAPITRE III.

BALANCE COMPARATIVE DU PRODUIT NET AUX CAPITAUX D'ÉTABLISSEMENT.

Après avoir rendu compte séparément des *dépenses d'établissement* du chemin de fer soldées sur le fonds spécial et des *dépenses d'exploitation* soldées au moyen des allocations successives portées au budget de l'État; après avoir rendu compte également du montant des *produits* des diverses branches de recettes; nous allons comparer ces produits aux dépenses annuelles et déduire de l'excédant des recettes, le produit net du chemin de fer, à la date du 31 décembre 1840, ainsi qu'à la fin de chaque exercice, à partir de 1835, première année d'exploitation.

Nous examinerons ensuite jusqu'à quel point ce produit net, existant à la fin de chaque exercice, répond aux intérêts à couvrir des capitaux engagés dans l'établissement des sections en exploitation.

Nous avons vu, par le tableau n° IV, que le montant total des dépenses d'exploitation, à partir de mai 1835, jusqu'à la date du 31 décembre 1840, s'était élevé à la somme de fr. 10,626,477 09

Nous avons vu également, par le tableau n° V, que le produit des recettes, pendant la même période, s'est élevé à. 15,193,938 78

Il en résulte, qu'à la date du 31 décembre 1840, le chemin de fer avait fourni au trésor, déduction faite de toutes dépenses d'entretien, de transport et de perception, un produit net de 4,567,461 49

Une balance semblable, établie à la fin de 1839, donnait:

En recette 9,853,772 73

En dépense 7,629,363 90

Et pour produit net total à la date du 31 décembre 1839 2,229,408 83

Différence 2,338,052 66

Cette différence entre les situations de 1839 et 1840, représentant le produit net de ce dernier exercice, on voit que l'excédant pour 1840 est à lui seul plus considérable que les excédants réunis des cinq exercices précédents.

Les excédants annuels se sont échelonnés, exercice par exercice, de la manière suivante .

Pour 1835. — Recettes fr.	268,997 50	
Dépenses	168,772 73	
Excédant fr.		100,224 77
1836. — Recettes	825,132 85	
Dépenses	431,135 67	
Excédant		393,997 18
1837. — Recettes	1,416,982 94	
Dépenses	1,189,988 82	
Excédant		226,994 12
1838. — Recettes	3,097,833 40	
Dépenses	2,755,056 40	
Excédant		342,777 00
1839. — Recettes	4,249,825 04	
Dépenses	3,084,410 28	
Excédant		1,165,414 76
1840. — Recettes	5,335,167 05	
Dépenses	2,997,113 39	
Excédant		2,338,053 66
Ensemble, excédant total comme ci-dessus, au 31 décembre 1840 fr.		<u>4,567,461 49</u>

Comparant ces excédants annuels au montant de la valeur croissante d'établissement des sections livrées successivement à la circulation ; et considérant la moyenne des sommes payées au commencement et à la fin de chaque exercice pour cet établissement, comme représentant, par exercice, le capital engagé dont l'excédant des recettes doit couvrir les intérêts ; on trouve que déjà l'exploitation du chemin de fer à fourni, dès ses premières années, des résultats tels qu'il serait difficile d'en rencontrer d'analogues dans des entreprises particulières avant qu'elles soient mises complètement à fruit :

EXERCICE.	PRODUIT NET.	CAPITAL ENGAGÉ DANS L'ÉTABLISSEMENT DES SECTIONS EXPLOITÉES.			TAUX D'INTÉRÊTS COUVERT
		MONTANT DES TRAVAUX SOLDÉS		TOTAL MOYEN PAR EXERCICE.	
		AU COMMENCEMENT DE L'EXERCICE.	A LA FIN DE L'EXERCICE		
1835	100,224 77	641,941 59	1,929,767 55	1,285,854 57	7 $\frac{3}{4}$
1836	393,997 18	1,929,767 55	5,815,416 34	3,872,591 95	10
1837	226,994 12	5,815,416 34	18,253,149 31	12,034,282 83	1 $\frac{1}{2}$
1838	342,777 00	18,253,149 31	35,587,228 51	26,920,188 91	1 $\frac{1}{4}$
1839	1,165,414 76	35,587,228 51	49,740,247 90	42,663,738 20	2 $\frac{3}{4}$
1840	2,338,053 66	49,740,247 90	62,144,533 83	55,942,415 86	4

A la vérité, pendant les années 1837, 1838 et même 1839, le taux de l'intérêt était très faible ; mais les mêmes raisons qui ont été données, pages 15 et 20, à l'occasion des recettes et des dépenses de ces exercices, expliquent et justifient ces résultats, surtout, si l'on se rappelle que l'exploitation, pendant une grande partie de ces exercices, était restreinte aux seuls voyageurs.

Nous avons successivement passé en revue les résultats de la construction du chemin de fer et les résultats de l'exploitation.

Nous avons aussi fait voir, en comparant les recettes et les dépenses d'exploitation, qu'il existait chaque année un excédant qui devient aujourd'hui très satisfaisant. Nous ne croyons pas nécessaire de rappeler ici, que le chemin de fer doit être considéré non-seulement en lui-même comme opération financière, mais encore sous le rapport de son influence politique et matérielle à l'extérieur et à l'intérieur.

Nous ne dirons plus que cette œuvre de notre régénération politique a fait prendre rang à la Belgique parmi les nations de l'Europe, que bientôt la jonction du rail-way belge avec les rail-ways de la France et de l'Allemagne, nous mettra en rapport avec Lille, Valenciennes, Cologne, Berlin et toute l'Allemagne centrale.

Nous ne dirons plus qu'à l'intérieur, des industries ravivées, entretenues, d'autres entièrement nouvelles, ne doivent qu'au chemin de fer, ou leur maintien ou leur introduction.

Nous ne rappellerons pas non plus combien la célérité et le bas prix du transport des hommes et des choses, sont profitables au pays qui jouit ainsi du bénéfice de l'économie de temps et d'argent ; nous ne dirons pas que ce dernier avantage est dû uniquement à l'exécution par l'État, à l'exploitation par l'État, c'est-à-dire à l'exécution et à l'exploitation *au profit de tous*, par les soins *de tous*.

Aujourd'hui l'essor est donné, sous quelque rapport qu'on l'envisage, la supériorité du chemin de fer sur tout autre mode de transport est un fait incontestable. Un jour des rail-ways secondaires, en se rattachant de toute part au tronc principal, présenteront un réseau complet, et notre pays, si riche et si industriel, ne formera plus qu'un grand atelier de travail, qu'un immense marché, et nous en avons l'espoir, qu'une grande famille unie par des intérêts communs et une pensée commune.

Le ministre des travaux publics,

CH. ROGIER.

1

ANNEXES.

TABLEAU N^o 1.

TABLEAU

DE L'ÉTENDUE DES CHEMINS DE FER

En exploitation ou en construction, par province, avec la répartition respective des dépenses d'établissement effectuées ou restant à effectuer.

(Extrait des annexes *F* et *G* du rapport de la section centrale sur l'emprunt de 82 millions. — *Séance du 29 mai 1840, n^o 161.*)

TABLEAU de l'étendue des chemins de fer en exploitation ou en construction, par province,

DÉSIGNATIONS DES SECTIONS.	LONGUEUR TOTALE EN LIEUES	COUT TOTAL D'ÉTABLISSEMENT POUR LA ROUPE ET LES STATIONS.	COUT MOYEN PAR LIEUE DE 5,000 ^m .	ANVERS.		BRABANT.		FLANDRE OR.	
				NOMBRE DE LIEUES.	COUT TOTAL.	NOMBRE DE LIEUES.	COUT TOTAL.	NOMBRE DE LIEUES.	COUT TOTAL.
Bruxelles à Anvers	9½	10,520,000	1,110,000	5½	6,105,000	4	4,440,000	—	—
Malines à Ostende.	25½	18,120,000	710,000	1½	1,242,000	1½	1,242,000	13	9,230,000
Malines à Ans.	17½	19,515,000	1,100,000	¼	275,000	11	12,100,000	—	—
Ans à la frontière de Prusse.	9	19,495,000	2,165,000	—	—	—	—	—	—
Landen à St-Trond.	2½	1,385,000	615,000	—	—	—	—	—	—
Gand à Courtray	8½	4,800,000	565,000	—	—	—	—	5	2,825,000
Courtray à la frontière de France.	3	3,380,000	1,125,000	—	—	—	—	—	—
Mouscron à Tournay.	3½	4,180,000	1,115,000	—	—	—	—	—	—
Bruxelles à Quiévrain.	16½	15,270,000	925,000	—	—	5½	4,856,000	—	—
Braine à Charleroy et Namur.	16	13,000,000	810,000	—	—	—	—	—	—
Jonct ⁿ des stations du Nord et du Midi.	¾	460,000	610,000	—	—	¾	460,000	—	—
Longueur	112½			7½		22½		18	
TOTAUX (non compris le matériel des transports).		110,125,000	(:973,000:)		7,622,000		23,098,000		12,055,000

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

Présumées nécessaires à l'exécution

	ESTIMATION TOTALE.	SITUATION AU 1 ^{er}
	fr.	
LIGNES PROPREMENT DITES.	98,504,342	SECTIONS EN EXPLOITATION. Dépenses générales, personnel, etc.
		SECTIONS EN COURS D'EXÉCUTION OU EN PROJET. Dépenses générales, personnel, etc.
STATIONS ET DÉPENDANCES.	11,633,053	LIGNES EN EXPLOITATION LIGNES EN COURS D'EXÉCUTION OU EN PROJET
Ensemble.	110,127,395	
MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	15,537,312	Matériel existant.
Total général	125,664,707	

avec la répartition respective des dépenses d'établissement effectuées ou restant à effectuer.

FLANDRE OCC.		HAINAUT.		LIÈGE		LIMBOURG.		LUXEMBOURG.		NAMUR.		Observations.
NOMBRE DE LIEUX.	COUT TOTAL.											
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	6,390,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	4½	4,950,000	2	2,200,000	—	—	—	—	
—	—	—	—	9	19,500,000	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	¼	153,000	2	1,232,000	—	—	—	—	
3½	1,978,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	3,380,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1¼	1,393,000	2½	2,787,000	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	11¼	10,414,000	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	11	8,910,000	—	—	—	—	—	—	5	4,050,000	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16½	—	24½	—	13½	—	4	—	—	—	5	—	
	13,141,000		22,111,000		24,603,000		3,432,000		—		4,050,000	

DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT

des lois du 1^{er} mai 1835 et du 26 mai 1837.

JANVIER 1841.	DÉPENSES EFFECTUÉES OU SOLDÉES.	RESTANT A EFFECTUER ET A COUVRIR
44,815,513 82	46,469,090 45	61,691,087 08
1,653,576 63		
14,748,535 53	15,221,996 63	36,813,254 92
473,461 10		
.....	3,916,583 33	7,163,843 15
.....	542,626 52	
Ensemble.	66,150,296 93	43,977,098 07
.....	11,758,910 05	3,778,401 95
Totaux.	77,909,206 98	47,755,500 02
Somme égale.	125,664,707	

TAB. N° I *bis.*

TABLEAU COMPARATIF
DE LA LONGUEUR DES SECTIONS.

TABLEAU COMPARATIF

DÉSIGNATIONS DES LIGNES ET SECTIONS.		LONGUEURS	LONGUEUR	LONGUEUR	PARCOURS	
		PRÉSUMÉES dans les AVANT-PROJETS.	PAR TRAVAIL D'ENTREPRISE.	EFFECTIVE ENTRE STATIONS après la mise en EXPLOITATION.	COMPTÉ DANS TARIFS.	
ROUTES EN EXPLOITATION.				mètres.	kilomèt.	
LIGNE DU NORD	{ Malines à Bruxelles.	21,700 (a)	20,350	20,300	20	
		{ Malines à Anvers	24,200 (a)	23,680	23,500	24
LIGNE DE L'OUEST. {	{ Malines à Termonde		27,500 (c)	26,750	26,700	27
		{ Termonde à Gand.	29,100 (c)	28,340	30,500	31
	{ Routes principales		{ Gand à Bruges.	42,000 (c)	40,460	44,500	46
		{ Bruges à Ostende.		24,300 (c)		23,500	21
	{ Embranchement vers Lille.		{ Gand à Deynze-Peteghem	17,275 (d)		15,274	17
		{ Deynze à Courtray.		26,615 (d)		26,615	28
LIGNE DE L'EST. {	{ Malines à Louvain { y compris l'em- branchement du canal.		23,900 (a)	25,700	23,750	24
		{ Louvain à Tirlemont.	18,000 (a)	18,900	17,750	18
	{ Routes principa- les		{ Tirlemont à Waremme.	27,900 (a)	23,260	27,200	27
		{ Waremme à Ans.		19,400 (a)	19,670	18,900	19
	{ Embranchement du Limbourg. } Landou à St-Trond.		10,754 (e)	10,800	10,802	11
LIGNE DU MIDI.		Bruxelles à Tubise.	P. mém. (f)	19,610	19,500	20
ROUTES EN CONSTRUCTION.						
LIGNE DE L'EST	{	Ans à Liège et à la Meuse	7,000 (a)	6,628	{	. . . . .
		Pont du Val-Benoît.	150 (a)	150		
		Liège à Verviers.	26,050 (a)	23,749		
		Verviers à la front ^e vers Aix-la-Chapelle.	21,000 (b)	14,422		
LIGNE DU MIDI. {	{	Route principale { Tubise à Soignies.	P. mém. (g)	17,142	{	. . . . .
		Soignies à Mons. . . . .	. . . . . (h)	25,431		
		Mons à Quiévrain		19,635		
{	{	Embranchement { Braine-le-Comte à Charleroy.	P. mém. (i)	38,216	{	. . . . .
		Charleroy à Namur.				
EMBRANCHEMENT DE LILLE ET TOURNAY. {	{	Courtray à la frontière vers Lille.	10,994 (d)	14,729	{	. . . . .
		Mouscron à Tournay.	18,570 (d)	18,325		
RACCORDEMENT DES STATIONS NORD ET SUD DE BRUXELLES.			33,500 (k)			

RELEVÉ GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER,

TABLEAU N° II.

A PARTIR DU 1^{er} MAI 1834 ET JUSQU'AU 1^{er} JANVIER 1841.

DESIGNATION DES SECTIONS.	ROUTE PROPREMENT DITE.							STATIONS.		DÉPENSES GÉNÉRALES.	TOTAL POUR LA ROUTE ET LES STATIONS.	MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	Observations.	
	EXPENSES DE TERRAINS, indemnités de réhabilitation, frais d'acquisition, etc.	FRAIS DE JUSTICE.	TRAVAUX, GÉNÉRAUX D'ART, ET FOSSE DE SAUVAGE, y compris les ouvrages et travaux effectués en régie.	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. RAILES ET ACCESSOIRES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'IRRIGATION.	MONTANT PAR SECTION.	BÂTIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.					
SECTIONS EN EXPLOITATION.														
LIGNE DU NORD.														
Malines à Bruxelles.....	794,475 36	13,438 30	605,789 23	209,648 51	1,090,000 00	7,022 16	39,175 82	2,759,547 38	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde. 359,216 38	Personnel.....	1,434,030 76	Locomotives et accessoires.....	5,517,547 38	
Malines à Anvers.....	791,400 61	26,430 28	1,476,182 23	199,148 90	1,900,000 00	12,537 81	35,731 33	3,839,731 19	Malines..... 971,449 83	Frais de bureaux, impressions, reliures, achat de livres, etc.....	53,488 42	Pièces de rechange.....	162,609 16	
LIGNE DE L'OUEST.														
Malines à Termonde.....	384,888 83	8,250 05	1,042,410 08	202,351 37	1,250,000 00	4,677 88	251 00	2,892,830 71	Anvers..... 222,128 87	Etudes de projets, frais d'enquête, levée de plans, etc.....	65,816 38	Véhicules et approvisionnements de constructions y relatifs.....	4,247,274 96	
Termonde à Gand.....	1,482,603 60	27,527 29	1,077,779 08	212,079 42	1,380,000 00	10,180 87	20,388 00	4,210,558 24	Gand..... 52,734 04	Mobilier et instruments.....	60,828 32	Mécanisme, fers divers, etc.....	1,051,828 78	
Gand à Bruges.....	1,142,878 29	41,080 95	2,084,679 33	293,250 00	1,210,438 42	8,066 12	4,448 23	4,707,170 31	Bruges..... 189,685 01	Secours.....	3,223 00	Objets de ferronnerie.....	13,199 45	
Bruges à Ostende.....	829,351 34	6,256 48	1,256,409 19	91,700 00	700,000 00	1,727 59	3,938 47	2,570,093 07	Ostende..... 80,975 11	Dépenses imprévues et extraordinaires.....	36,187 73	Craie, cric, cabestans, arbres, pompes, touris.....	117,362 43	
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAI.														
Gand à Deurne-Pechehem.....	300,262 57	170 38	433,636 41	69,575 00	444,198 40	*	5,391 55	1,253,231 40	Deurne..... 25,220 56					
Deurne-Pechehem à Courtray.....	695,710 02	170 39	918,283 30	116,500 00	1,086,486 86	*	5,391 55	2,822,544 12	Courtray..... 110,430 73					
LIGNE DE L'EST.														
Malines à Louvain.....	793,811 82	13,068 46	1,467,510 53	229,504 58	1,160,000 00	3,690 70	13,160 27	3,680,706 06	Louvain..... 43,181 82					
Louvain à Tirlemont.....	562,927 08	4,345 32	2,622,676 23	134,463 16	750,000 00	8,584 76	2,259 75	4,088,226 32	Tirlemont..... 55,014 81					
Tirlemont à Warehem.....	477,839 38	*	2,324,387 12	175,310 00	900,000 00	8,162 75	*	4,086,120 25	Warehem..... 160,988 69					
Warehem à Ans.....	444,727 02	24,072 83	1,345,325 79	109,055 00	608,058 08	*	*	2,560,817 42	Ans..... 100,304 38					
EMBRANCHEMENT DE LIMBOURG.														
Laudon à St-Troum.....	246,439 05	4,698 22	531,809 22	40,285 00	309,716 67	4,265 25	3,040 76	1,149,450 16	St-Troum..... 155,381 05					
LIGNE DU MIDI.														
Bruxelles à Tubise.....	1,913,188 47	14,540 39	1,421,166 97	192,400 98	641,728 36	*	11,450 05	4,195,484 22	Bruxelles (es Dogards)..... 187,004 31					
MONTANT TOTAL des dépenses effectuées à la date du 31 décembre 1840, pour l'établissement des sections en exploitation.....	10,564,192 11	184,045 94	18,705,428 31	2,315,808 92	12,832,199 88	69,185 89	144,632 77	44,815,513 82	Ensemble pour bâtiments et constructions..... 3,109,371 19	Ensemble pour dépendances..... 607,212 14	8,916,583 33	1,858,576 65	50,385,673 78	11,758,910 05
SECTIONS EN CONSTRUCTION.														
LIGNE DE L'EST.														
Ans à Liège et à la Meuse.....	1,180,847 11	8,310 02	1,030,259 21	75,995 51	412,634 60	*	*	2,707,446 35	Bâtiments des machines fixes des plans inclinés.....	121,911 22	Personnel.....	420,620 00	Frais de bureaux, impressions, reliures, achat de livres, etc.....	15,694 42
Pont de Val-Benoît.....	*	*	832,523 00	*	*	*	*	832,523 00	Machines, poulies et accessoires des plans inclinés.....	420,715 30	Etude de projets, frais d'enquête, levée de plans, etc.....	19,304 38	Mobilier et instruments.....	17,842 30
Liège à Verriers.....	935,033 82	6,332 60	1,407,325 07	51,750 00	1,154,952 74	*	*	3,665,394 23						
Verriers à la frontière.....	*	*	*	*	*	*	*	*						
LIGNE DU MIDI.														
Tubise à Saignies.....	677,617 81	*	947,816 17	12,108 46	340,160 90	*	*	1,977,703 04						
Saignies à Mons.....	346,608 08	*	402,013 80	*	594,815 84	*	*	1,243,437 72						
Mons à Quévrain.....	29,500 00	*	2,389 02	*	212,578 56	*	*	244,567 58						
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.														
Drainc-le-Comte au Esyl.....	*	*	6,205 92	*	476,073 74	*	*	482,369 66						
Esyl à Charleroi.....	*	*	*	*	*	*	*	*						
Charleroi à Tamines.....	259,045 33	*	422,865 65	132,120 00	343,868 94	*	*	1,158,890 02						
Tamines à Namur.....	*	*	*	*	*	*	*	*						
LIGNE DE L'OUEST.														
Courtray à la frontière.....	324,167 88	*	357,890 00	76,800 00	478,388 06	*	*	1,234,232 94						
Mouscron à Tournay.....	22,000 00	*	*	44,328 00	472,410 15	*	*	508,768 15						
LIGNE DU NORD.														
Branche d'embranchement des stations Nord et Sud de Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	485,972 90	*	62,640 14	14,680 80	Pour mémoire.....	*	*	563,292 84						
MONTANT TOTAL des dépenses effectuées, à la date du 31 déc. 1840, pour les sections en cours d'exécution.....	4,281,682 83	14,642 02	5,561,916 88	407,782 77	4,482,510 43	*	*	14,748,653 83	Ensemble pour dépendances..... 842,828 82	Ensemble pour dépendances..... 842,828 82	478,461 10	15,764,623 13	11,758,910 05	
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de 1^{er} établissement.....	14,845,874 04	198,687 96	24,267,345 19	2,725,591 69	17,314,710 31	69,185 89	144,652 77	59,564,049 35	4,439,209 83	4,439,209 83	2,127,037 73	66,150,296 93	11,758,910 05	

RÉCAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

	SECTIONS		TOTAL GÉNÉRAL.
	EN EXPLOITATION.	EN CONSTRUCTION.	
Etablissement des sections décrétées.....	44,815,513 82	14,748,623 53	59,564,049 35
Construction des bâtiments et dépendances.....	3,916,583 33	842,828 82	4,459,209 85
Dépenses générales, personnel, frais de conduite et de bureau.....	1,653,576 63	473,461 10	2,127,037 73
Matériel des transports.....	50,385,673 78	15,764,623 13	66,150,296 93
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de 1^{er} établissement.....	77,909,206 98	77,909,206 98	77,909,206 98

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES PAIEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

Au montant général indiqué ci-contre, comprenant les dépenses de 1 ^{er} établissement proprement dit, ci.....	77,909,206 98
Il faut ajouter comme payé sur le fonds spécial de construction :	
1 ^o Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1835 et 1836, antérieurement aux allocations du budget.....	599,908 40
2 ^o Chiffre actuel des avances faites à l'établissement de Seraing, à rembourser en fournitures.....	937,940 10
TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction.....	78,847,147 08

RELEVÉ DES DÉPENSES D'EXPLOITATION DE L'EXERCICE 1840,

SOLDÉES JUSQU'À LA DATE DU 31 DÉCEMBRE 1840.

ART. 1 ^{er} . — Entretien et police de la Route.				ART. 2. — Dépenses de Transport.				ART. 3. — Dépenses de Perception.				TOTAUX GÉNÉRAUX.					
SOMMES PARTIELLES.		SOMMES TOTALES.		SOMMES PARTIELLES.		SOMMES TOTALES.		SOMMES PARTIELLES.		SOMMES TOTALES.		MONTANT GÉNÉRAL DES DÉPENSES par article DU BUDGET.		TOTAUX GÉNÉRAUX.			
PAÏÉES par le RÉGIEUR.	MANDATÉES directement par le DÉPARTEMENT.	PAÏÉES par le RÉGIEUR.	MANDATÉES directement par le DÉPARTEMENT.	PAÏÉES par le RÉGIEUR.	MANDATÉES directement par le DÉPARTEMENT.	PAÏÉES par le RÉGIEUR.	MANDATÉES directement par le DÉPARTEMENT.	PAÏÉES par le RÉGIEUR.	MANDATÉES directement par le DÉPARTEMENT.	PAÏÉES par le RÉGIEUR.	MANDATÉES directement par le DÉPARTEMENT.	MONTANT GÉNÉRAL DES DÉPENSES par article DU BUDGET.					
PERSONNEL : Ingénieurs, conducteurs et surveillants. { Traitements ordinaires..... 67,165 73 Traitements variables..... 12,503 01 Indemnités et secours..... 1,786 20				PERSONNEL : Ingénieurs, conducteurs, et surveillants. { Traitements ordinaires..... 81,101 29 Traitements variables..... 10,693 29 Frais de voyages à l'étranger..... 1,294 00 Indemnités, gratifications et secours..... 4,966 40				PERSONNEL : Administration centrale. { Direction..... 34,880 00 Inspection..... 23,025 00 Contrôle..... 19,820 00				73,725 00		81,455 04		245,200 03	
Impressions et frais de bureau..... 140 60				Impressions, frais de bureau et port de lettres..... 1,118 58				Perception, police et convois..... 270,841 93				716 18		8,724 44		30,014 53	
SALARIES ET MAIN-D'ŒUVRE DES SECTIONS :				SALARIES ET MAIN-D'ŒUVRE :				SALARIES ET MAIN D'ŒUVRE :									
Ligne du Nord..... 4,873 51				Ateliers de Malines..... 1,741 37				Bruxelles (Nord)..... 2,157 14									
Ligne de l'Ouest..... 1,374 25				Stations de..... 2,337 04				Louvain..... 2,157 14									
Ligne du Midi..... 1,159 65				Fours à cok..... 1,276 45				Liège..... 2,337 04									
Travaux et fournitures..... 1,082 04				Travaux et fournitures..... 581,774 53				Perception, police et convois..... 270,841 93									
TOTAUX PAR ARTICLE DU BUDGET :				TOTAUX PAR ARTICLE DU BUDGET :				TOTAUX PAR ARTICLE DU BUDGET :									
537,093 15				819,031 39				142,590 50				387,936 33		830,814 45		2,007,113 30	
1,082 04				581,774 53				1,187 00				11,187 00		855,277 54		3,000,000 00	
24,803 00				855,277 54				48,807 51				10,910 01		24,803 00		92,886 61	

TABLEAU N^o IV.

TABLEAU GÉNÉRAL
DES DÉPENSES D'EXPLOITATION,

DU 1^{er} MAI 1835 AU 31 DECEMBRE 1840,

INDIQUANT, PAR EXERCICE, LA MOYENNE DES FRAIS PAR CONVOI ET PAR LIEU.

67

TABLEAU GÉNÉRAL DES

EXERCICES.	DÉPENSES ANNUELLES			
	POUR L'ENTRETIEN ET LA POLICE DE LA ROUTE.	POUR LES TRANSPORTS.	POUR LES RECETTES ET LA POLICE DES CONVOIS.	TOTAL.
1835. (Du 1 ^{er} mai au 31 déc.)	fr 50,584 01	fr 99,955 46	fr 18,233 26	fr 168,772 73
1836. L'année entière . . .	132,637 41	247,046 56	50,851 70	431,135 67
1837. Id. . . .	346,486 35	635,245 74	208,256 53	1,189,988 62
1838. Id. . . .	625,652 98	1,728,495 94	403,907 48	2,755,056 40
1839. Id. . . .	732,041 85	1,947,415 57	404,952 86	3,084,410 28
1840. Id. . . .	630,814 45	1,835,772 02	530,526 92	2,997,113 39
TOTAUX . . .	2,518,217 05	6,491,531 39	1,616,728 85	10,626,477 09

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

NOMBRE DE LIEUES. DE 5,000 MÈT.	DÉPENSE PAR LIEUE DE 5,000 MÈT.				OBSERVATIONS.
	ENTRETIEN ET POLICE DE LA ROUTE.	TRANSPORTS.	RECETTE ET POLICE DES CONVOIS.	TOTAL.	
	fr.	fr.	fr.	fr.	
10,074	5 02	9 92	1 81	16 73	
29,561	4 49	8 38	1 72	14 59	
61,594	5 63	10 31	3 38	19 32	
129,755	4 82	13 30	3 11	21 23	
174,261	4 20	11 17	2 32	17 69	
236,221	2 67	7 77	2 24	12 68	
641,466	3 92	10 12	2 52	16 56	

TABLEAU COMPARATIF DES RECETTES MENSUELLES PAR EXERCICE,

INDIQUANT L'INFLUENCE DES MOIS SUR LE PRODUIT DE CHAQUE BRANCHE DE REVENU.

EXERCICE.	NATURE DES RECETTES.	RECETTE MENSUELLE.												TOTAL.	MONTANT TOTAL PAR EXERCICE.	RÉPARTITION ANNUELLE PAR NATURE DE RECETTE.					Observations.		
		JANVIER.	FEBVIER.	MARS.	AVRIL.	MAY.	JUN.	JUILLET.	AOÛT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.			SERVICE DES VOYAGEURS.		SERVICE DES MARCHANDISES.		PRODUITS DIVERS ET EXTRAORDINAIRES.			
																VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	VOITURES, CHEVAUX ET BÉTAIL.			FINANCES ET VALEURS.	
1835 (du 5 mai au 31 déc.)	Voyageurs.....					21,588 05	36,260 40	49,109 45	44,097 15	45,371 15	32,638 00	20,973 25	18,940 05	268,997 50	268,997 50	268,997 50	.	.	.	.	.	.
1836 (année entière)....	Voyageurs.....	19,288 10	20,195 65	22,068 05	28,847 85	107,818 65	104,443 20	110,189 55	116,829 50	105,615 40	83,999 90	55,080 30	48,738 70	825,132 85	825,132 85	825,132 85	.	.	.	.	.	.
1837 id.....	Voyageurs.....	57,676 80	55,873 10	69,242 20	78,491 45	101,320 57	105,573 86	131,172 76	138,962 84	180,923 69	206,472 63	130,441 92	143,836 76	1,399,988 58	1,416,982 94	1,399,988 58	16,994 36	.	.	.	.	.
	Bagages.....									1,892-53	2,682 29	2,921 68	3,459 50	2,790 49									3,287 87	16,994 36
1838 id.....	Total.....	57,676 80	55,873 10	69,242 20	78,491 45	101,320 57	105,573 86	133,065 29	141,645 13	183,815 37	209,922 13	133,102 41	147,124 63	1,416,982 94	1,416,982 94	1,399,988 58	16,994 36	.	.	.	.	.	.
	Voyageurs.....	111,786 59	113,573 26	154,107 88	220,870 53	242,123 20	288,761 27	281,145 29	391,733 43	412,512 28	286,234 52	208,631 79	221,267 69	2,935,817 73	3,097,833 40	2,935,817 73	103,421 39	.	.	.	.	.
Bagages.....	2,624 93	3,962 93	5,820 47	7,743 47	8,751 44	8,398 65	9,966 41	11,388 37	13,069 72	11,746 34	9,584 97	10,270 74	103,421 39										
1839 id.....	Location de wagons....		2,189 22	3,231 05	3,022 00	3,828 60	4,784 00	6,397 00	6,638 00	7,134 00	7,026 00	5,999 00	8,447 00	58,594 28	3,097,833 40	2,935,817 73	103,421 39	.	.	.	.	.	.
	Total.....	114,411 52	119,724 41	163,159 41	231,637 95	251,792 61	301,943 92	300,508 70	409,679 80	432,737 00	305,026 86	224,316 76	239,985 43										
1840 id.....	Voyageurs.....	200,600 94	166,729 02	202,001 72	258,460 24	311,140 52	329,091 22	402,282 91	443,110 12	461,339 31	373,629 45	253,724 81	234,518 08	3,636,544 24	4,249,825 04	3,636,544 24	132,514 48	412,168 82	68,597 50	.	.	.	.
	Bagages.....	9,560 62	9,485 91	9,662 61	9,899 00	10,607 38	11,488 82	12,613 11	13,904 39	12,249 05	13,396 67	10,940 78	8,805 24	132,514 48									
1840 id.....	Location de wagons....	7,713 00	7,139 50	6,277 50	9,626 00	10,726 50	10,121 50	4,142 50			2,431 00	4,172 00	2,364 50	64,734 00	4,249,825 04	3,636,544 24	132,514 48	412,168 82	68,597 50	.	.	.	.
	Marchandises au tonneau.	2,941 00	11,920 00	20,715 50	31,657 50	49,384 20	55,220 00	60,783 70	63,048 65	51,764 27	347,434 82												
1840 id.....	Voitures.....				530 00	1,645 00	7,161 00	12,764 00	14,888 50	12,264 00	11,076 00	4,318 00	3,351 00	68,597 50	4,249,825 04	3,636,544 24	132,514 48	412,168 82	68,597 50	.	.	.	.
	Total.....	217,774 56	183,371 43	217,844 83	281,465 24	346,045 40	378,578 04	463,460 02	521,287 21	541,173 26	461,816 82	336,204 24	300,803 99										
1840 id.....	Voyageurs.....	217,532 40	230,206 80	261,691 27	296,050 63	358,762 44	404,245 65	421,720 33	555,421 65	471,740 39	345,569 65	255,510 26	228,498 85	4,046,950 33	5,335,167 05	4,046,950 33	132,233 60	998,761 63	141,177 40	4,577 61	11,446 48	.	.
	Bagages.....	8,171 35	8,254 46	9,203 14	10,322 50	11,640 27	11,524 76	12,204 09	15,609 47	14,061 67	13,602 37	9,707 31	8,552 81	132,233 60									
1840 id.....	Location de wagons....	4,313 00	3,897 50	3,488 50	2,574 00	4,200 40	2,496 80	1,253 00						22,213 20	5,335,167 05	4,046,950 33	132,233 60	998,761 63	141,177 40	4,577 61	11,446 48	.	.
	Marchandises au tonneau.	61,162 24	62,077 50	69,264 46	66,068 46	67,346 49	65,538 26	78,330 47															
1840 id.....	Tarif n° 1. Transport à domicile. Colivres sans le poids de retour.									11,292 02	14,398 71	20,369 53	21,666 31	24,721 65	5,335,167 05	4,046,950 33	132,233 60	998,761 63	141,177 40	4,577 61	11,446 48	.	.
	Tarif n° 2. Transport à domicile. Marchandises ordinaires.									64,669 27	77,179 50	92,023 43	78,803 88	100,636 23										414,312 33
1840 id.....	Tarif n° 4. Transport de passagers et valises.									427 00	809 70	961 28	1,003 40	1,376 23	5,335,167 05	4,046,950 33	132,233 60	998,761 63	141,177 40	4,577 61	11,446 48	.	.
	Tarif n° 5. Transport de valises particulières.	2,883 00	2,024 00	2,554 00	3,762 00	10,062 00	14,181 00	19,996 00	20,948 00	10,448 00	14,881 00	7,939 00	6,310 00	123,978 00									
1840 id.....	Tarif n° 6. Transport de chevaux et bétail.	781 75	752 50	637 00	1,102 00	1,918 00	1,843 50	841 50	1,443 90	1,976 00	2,171 00	2,027 60	1,701 75	17,199 40	5,335,167 05	4,046,950 33	132,233 60	998,761 63	141,177 40	4,577 61	11,446 48	.	.
	Produits divers.									331 25	250 44	485 65	433 02	472 80									
1840 id.....	Recettes extraordinaires.		152 97				85 56			890 98	3 00		8,339 87	9,472 38	5,335,167 05	4,046,950 33	132,233 60	998,761 63	141,177 40	4,577 61	11,446 48	.	.
	Total.....	294,843 74	307,355 73	346,838 37	379,869 59	453,329 60	499,915 63	534,345 39	671,033 54	599,866 81	490,063 96	386,431 45	371,273 34										
TOTAL GÉNÉRAL POUR LES SIX EXERCICES.....												15,193,938 78	15,193,938 78	13,498,615 06	385,183 83	1,469,824 73	209,774 90	4,577 61	11,446 48	13,498,615 06	1,688,877 24	11,446 48	

TABLEAU N° VI.


TABLEAU COMPARATIF, PAR EXERCICE ET PAR BUREAU,
DU MONTANT TOTAL DES RECETTES DE TOUTE NATURE,

EFFÉCTUÉES DEPUIS LE 5 MAI 1835 JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1840.

TABLEAU COMPARATIF,

Par exercice et par bureau, du montant total des recettes de toute nature, effectuées depuis le 5 mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1840.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	DATE D'OUVERTURE	1835 (8 mois).	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.
BRUXELLES (Nord)	5 mai 1835.	136,004 95	367,030 00	473,402 85	868,082 14	1,057,452 93	1,170,512 38
Vilvorde.....	—	—	4,482 95	39,376 97	39,659 82	47,056 55	44,169 34
Sempst.....	—	—	—	—	—	686 20	—
MALINES.....	5 mai 1835.	132,992 55	174,373 00	248,586 33	333,076 53	323,411 26	308,228 81
Duffel.....	—	—	—	2,092 60	25,335 68	13,084 95	20,806 39
Contich.....	—	—	—	—	—	907 75	2,511 60
Vieu-Dieu.....	—	—	—	—	—	5,303 65	3,915 20
ANVERS.....	7 mai 1836.	—	279,246 90	373,557 31	475,672 70	605,624 94	794,815 63
Cappelle.....	—	—	—	1,202 05	14,361 15	5,223 85	7,710 40
Malderen.....	—	—	—	—	—	9,164 60	13,442 11
TERMONDE.....	2 janv. 1837.	—	—	94,301 10	82,853 10	94,415 54	103,108 49
Audeghem.....	—	—	—	458 75	13,924 34	12,713 80	15,855 70
Wicholen.....	—	—	—	—	—	241 05	986 95
WETTEREN.....	15 sept. 1837.	—	—	13,450 53	28,322 18	25,968 64	28,625 89
Melle.....	—	—	—	—	—	310 15	1,482 60
GAND.....	28 sept. 1837.	—	—	74,587 86	390,222 93	527,459 01	595,090 06
Tronchiennes..	—	—	—	—	—	188 45	39 10
Landeghem....	—	—	—	—	2,056 60	4,452 40	5,815 75
Aeltre.....	—	—	—	—	6,520 20	15,652 62	17,781 17
Bloemendael..	—	—	—	—	1,539 30	3,382 80	4,466 05
BRUGES.....	12 août 1838.	—	—	—	73,441 59	209,229 08	206,862 49
Jabbek.....	—	—	—	—	1,325 80	3,253 90	2,681 15
Plasschendael.	—	—	—	—	—	432 05	2,244 95
OSTENDE.....	28 août 1838.	—	—	—	58,443 00	219,993 77	246,825 53
Nazareth.....	—	—	—	—	—	—	801 05
Deynze.....	25 août 1839.	—	—	—	—	7,863 07	36,190 45
Machelen.....	—	—	—	—	—	—	249 95
Waereghem....	—	—	—	—	—	4,615 85	22,300 14
Olsene.....	—	—	—	—	—	—	96 30
Harlobeke.....	—	—	—	—	—	2,289 75	14,122 32
COURTRAY.....	22 sept. 1839.	—	—	—	—	52,224 67	256,111 53
Boortmeerbeke.	—	—	—	—	—	343 20	—
Haecht.....	—	—	—	655 80	9,377 75	6,820 45	7,457 50
Wespelaer.....	—	—	—	—	—	1,835 50	1,565 10
LOUVAIN.....	10 sept. 1837.	—	—	60,468 49	222,345 10	279,244 59	308,193 77
Vertryck.....	—	—	—	423 45	3,736 70	4,207 85	4,316 05
TIRLEMONT.....	22 sept. 1837.	—	—	34,418 85	121,719 69	136,237 65	126,074 86
Luer.....	—	—	—	—	—	50 40	—
Landen.....	—	—	—	—	6,313 50	12,986 93	26,488 48
Gingelom.....	—	—	—	—	—	—	337 88
Rosoux.....	—	—	—	—	—	170 65	11 50
WAREMME.....	2 avril 1838.	—	—	—	32,484 58	44,865 16	41,738 71
Fexhe.....	—	—	—	—	3,095 20	3,480 45	3,886 35
ANS.....	2 avril 1838.	—	—	—	283,023 82	488,144 16	645,954 83
Velm.....	—	—	—	—	—	164 10	494 05
ST-TROND.....	6 oct. 1839.	—	—	—	—	18,670 67	80,327 08
BRUXELLES (Midi)	18 mai 1840.	—	—	—	—	—	75,273 41
Forest.....	—	—	—	—	—	—	2,315 60
Ruysbroeck....	—	—	—	—	—	—	3,550 10
Loth.....	—	—	—	—	—	—	3,144 60
HAI.....	18 mai 1840.	—	—	—	—	—	41,741 12
Lembeke.....	—	—	—	—	—	—	2,505 65
TUBISE.....	18 mai 1840.	—	—	—	—	—	31,941 51
TOTAUX.....		268,997 50	825,132 85	1,416,982 94	3,097,833 40	4,249,825 04	5,335,167 05

13

TABLEAU N° VII.

TABLEAU STATISTIQUE

DES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION,

PENDANT L'EXERCICE 1840,

PAR STATION, PAR LIGNE ET PAR RAPPORT A CHAQUE BRANCHE DE RECETTES.

14

TABLEAU STATISTIQUE DES RÉSULTATS

DÉSIGNATION DES STATIONS.	RECETTES PAR STATION.				
	VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	PRODUITS EXTR.	TOTAL GÉNÉRAL.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
BRUXELLES (Nord).....	964,355 95	30,929 68	174,254 11	972 64	1,170,512 38
Yilvorde.....	43,021 95	348 41	798 88	.....	44,169 34
MALINES.....	274,897 22	7,513 24	25,818 35	.....	308,228 81
Duffel.....	20,555 80	83 35	167 24	.....	20,806 39
Contich.....	2,511 60	.....	.....	.....	2,511 60
Vieux-Dieu.....	3,915 20	.....	.....	.....	3,915 20
ANVERS.....	502,954 21	20,202 80	271,658 62	.....	794,815 63
Cappelle.....	7,710 40	.....	.....	.....	7,710 40
Maldoren.....	10,574 25	10	2,867 76	.....	13,442 11
TERMONDE.....	86,499 13	2,105 34	14,504 02	.....	103,108 49
Audeghem.....	15,855 70	.....	.....	.....	15,855 70
Wichelen.....	986 95	.....	.....	.....	986 95
WETTEREN.....	26,679 50	609 79	1,336 60	.....	28,625 89
Melle.....	1,482 60	.....	.....	.....	1,482 60
GAND.....	488,091 26	14,650 77	84,008 16	8,339 87	595,090 06
Tronchiennes.....	39 10	.....	.....	.....	39 10
Landeghem.....	5,815 75	.....	.....	.....	5,815 75
Aeltre.....	15,950 25	79 26	1,751 66	.....	17,781 17
Bloemendael.....	4,466 05	.....	.....	.....	4,466 05
BRUGES.....	186,165 02	6,779 23	13,918 24	.....	206,862 49
Jabbeke.....	2,681 15	.....	.....	.....	2,681 15
Plasschendael.....	2,244 95	.....	.....	.....	2,244 95
OSTENDE.....	185,503 31	9,430 00	51,892 22	.....	246,825 53
Nazareth.....	801 05	.....	.....	.....	801 05
Deynze.....	34,332 70	645 34	1,212 41	.....	36,190 45
Machelen.....	249 95	.....	.....	.....	249 95
Olsene.....	96 30	.....	.....	.....	96 30
Waereghem.....	21,832 50	160 13	307 51	.....	22,300 14
Harlebeko.....	13,364 80	20 70	736 82	.....	14,122 32
COURTRAY.....	206,227 00	9,421 80	40,462 73	.....	256,111 53
Haecht.....	7,457 50	.....	.....	.....	7,457 50
Wespelaer.....	1,565 10	.....	.....	.....	1,565 10
LOUVAIN.....	204,787 64	4,832 29	98,573 84	.....	308,193 77
Vertryok.....	4,314 30	.....	1 75	.....	4,316 05
TIRLEMONT.....	91,290 40	2,477 73	32,306 73	.....	126,074 86
Laer.....	.....	.....	.....	.....	.....
Landen.....	21,812 80	401 83	4,273 85	.....	26,488 48
Gingelom.....	307 95	.....	29 93	.....	337 88
Rosoux.....	7 50	.....	4 00	.....	11 50
WAREMME.....	31,029 35	424 07	10,285 29	.....	41,738 71
Fexhe.....	3,886 35	.....	.....	.....	3,886 35
ANS.....	342,610 84	14,913 39	288,423 72	6 90	645,954 85
Yelm.....	494 05	.....	.....	.....	494 05
ST-TROOND.....	58,652 15	2,013 03	19,508 93	152 97	80,327 08
BRUXELLES (Midi).....	68,264 25	2,420 80	4,588 36	.....	75,273 41
Forest.....	2,315 60	.....	.....	.....	2,315 60
Ruysbrueck.....	3,550 10	.....	.....	.....	3,550 10
Loth.....	3,144 60	.....	.....	.....	3,144 60
HAI.....	39,960 20	605 92	1,175 00	.....	41,741 12
Lembeke.....	2,505 05	.....	.....	.....	2,505 05
TUBISE.....	29,133 00	1,184 60	1,623 91	.....	31,941 51
TOTAUX.....	4,046,950 33	132,253 60	1,146,490 74	9,472 38	5,335,167 05

DE L'EXPLOITATION, PENDANT L'EXERCICE 1840.

RÉPARTITION PAR LIGNE.					OBSERVATIONS.
VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	PRODUITS EXTR.	TOTAL GÉNÉRAL.	
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1,812,211 93	59,077 48	472,697 30	972 64	2,344,959 35	
1,317,649 67	43,902 46	212,998 13	8,339 87	1,582,890 13	
768,215 93	25,062 34	453,408 04	159 87	1,246,846 18	
148,872 80	4,211 32	7,387 27	.....	160,471 39	
4,046,950 33	132,253 60	1,146,490 74	9,472 38	5,335,167 05	

TABLEAU N° VIII.



TABLEAU COMPARATIF

DES PRODUITS

BASÉ UNIQUEMENT SUR LE SERVICE DES VOYAGEURS.

TABLEAU COMPARATIF

Des produits, basé uniquement sur le service des voyageurs.

BUREAUX.		PRODUIT BRUT EFFECTIF PAR EXERCICE.							NOMBRE DE MOIS D'EXPLOITATION	PRODUIT MOYEN, MENSUEL EFFECTIF
DÉSIGNATION.	DATE D'OUVERTURE	1835 8 MOIS.	1836 ANNÉE entière.	1837 ANNÉE entière.	1838 ANNÉE entière.	1839 ANNÉE entière.	1840 ANNÉE entière.	TOTAL PAR BUREAU PRINCIPAL		
BRUXELLES (Nord) Vilvorde et Sempst	5 mai 1835	136,005	357,030 4,482	473,402 39,376	847,268 39,659	959,273 47,600	995,286 43,370	3,952,751	68	58,129
ANVERS	7 mai 1836	—	279,246	373,557	455,993	505,023	523,157	2,210,764	56	39,478
Duffel, Vieux-Dieu et Gontich.....		—		2,092	25,335	19,296	27,065			
LOUVAIN	10 sept. 1837	—	—	60,468	217,152	224,998	209,620	740,292	40	18,507
Haccht, Wespelaen et Boornmeer- beek.....		—	—	655	9,377	8,999	9,023			
TIRLEMONT	22 sept. 1837	—	—	34,418	119,342	116,947	93,768	377,156	39	9,671
Vertryck		—	—	423	3,736	4,208	4,314			
WAREMME	2 avril 1838	—	—	—	32,052	36,519	31,453	140,734	33	4,265
Landen, Laer, etc		—	—	—	6,313	11,837	22,530			
ANS.....	2 avril 1838	—	—	—	283,923	362,452	357,524	1,014,531	33	30,743
Fexho.....		—	—	—	3,095	3,651	3,886			
MALINES.....	5 mai 1835	132,992	174,373	248,586	332,650	311,694	282,410	1,482,705	68	21,804
TERMONDE	2 janv. 1837	—	—	94,301	82,853	93,289	88,604	407,223	48	8,484
Malderen et Capel- le.....		—	—	1,202	14,361	14,328	18,285			
GAND	22 sept. 1837	—	—	74,587	380,549	494,028	502,742	1,592,749	39	40,840
Wetteren, Aude- ghem, Nelle et Wichelen.....		—	—	13,909	42,246	39,073	45,615			
BRUCES	12 août 1838	—	—	—	73,441	205,008	192,944	531,385	28½	18,645
Aeltre, Lande- ghem, Bloemen- daele et Tron- chienne.....		—	—	—	10,116	23,526	26,350			
OSTENDE.....	28 août 1838	—	—	—	58,443	205,393	194,933	468,705	28	16,739
Jabbeke et Plas- schendaele....		—	—	—	1,325	3,685	4,926			
COURTRAY.....	22 sept. 1839	—	—	—	—	49,989	215,649	351,825	15	23,455
Deynze, Wareghem Harlebeke, etc.		—	—	—	—	14,684	71,503			
ST-TROND	6 oct. 1839	—	—	—	—	13,363	60,665	74,687	15	4,979
Velm.....		—	—	—	—	165	494			
BRUXELLES (Midi). Forest, Ruysbroek et Loth.....	18 mai 1840	—	—	—	—	—	70,685	79,695	7½	10,626
HAI et Lembeek..	18 mai 1840	—	—	—	—	—	43,071	43,071	7½	9,785
TURISE.....		—	—	—	—	—	30,318	30,318		
TOTAUX.....		268,997 50	825,132 85	1,416,982 94	3,039,239 12	3,769,057	4,179,203 93			

TABLEAU N° IX.

TABLEAU INDIQUANT, PAR EXERCICE ET PAR MOIS,
LE MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET LE MONTANT DES RECETTES

PAR CLASSE DE VOITURE, AINSI QUE LE PRODUIT DES BAGAGES, MARCHANDISES, ETC.,

DEPUIS LE 5 MAI 1835 JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1840

19

MOUVEMENT DES VOYAGEURS

MOIS.	LONGUEUR exploitée, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES			
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL.	VOYAGEURS		
		BERLIN ²	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B.	WAGG ² .			BERLINES.	DILIGENCES.	CH.-A-BANCS.
1835.													
MAI	20	•	2,214	5,379	25,694	33,287	•	•	•	33,287	•	3,316 50	5,378 50
JUIN	•	915	2,806	11,249	37,473	52,443	•	•	•	52,443	2,287 50	3,997 50	11,220 00
JUILLET ...	•	996	2,398	13,098	61,310	77,802	•	•	•	77,802	2,477 00	3,575 50	13,035 25
AOUT	•	689	1,990	11,753	57,949	72,381	•	•	•	72,381	1,708 50	2,934 50	11,642 00
SEPTEMBRE .	•	776	2,409	13,694	55,643	72,522	•	•	•	72,522	1,831 00	3,404 00	13,107 75
OCTOBRE ...	•	609	2,793	10,467	36,960	50,829	•	•	•	50,829	1,466 50	4,114 50	10,356 25
NOVEMBRE ..	•	278	2,197	5,922	24,790	33,187	•	•	•	33,187	685 00	3,191 50	5,748 75
DECEMBRE ..	•	271	2,293	5,285	21,139	28,988	•	•	•	28,988	659 50	3,304 00	5,132 50
TOTAUX		4,534	19,100	76,847	320,958	421,439	•	•	•	421,439	11,115 00	27,835 00	75,630 00

ET MONTANT DES RECETTES.

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	OBSERVATIONS.
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.	BAGAGES. MARCHANDISES.				
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B.	WAGGONS.							
	fr.				fr.				fr.	
12,893 05	21,588 05	»	»	»	21,588 05	»	»	»	21,588 50	
18,746 40	36,260 40	»	»	»	36,260 40	»	»	»	36,260 40	
30,021 70	49,109 45	»	»	»	49,109 45	»	»	»	49,109 45	
27,812 15	44,097 15	»	»	»	44,097 15	»	»	»	44,097 15	
27,028 40	45,371 15	»	»	»	45,371 15	»	»	»	45,371 15	
16,720 75	32,658 00	»	»	»	32,658 00	»	»	»	32,658 00	
11,348 00	20,973 25	»	»	»	20,973 25	»	»	»	20,973 25	
9,844 05	18,940 05	»	»	»	18,940 05	»	»	»	18,940 05	
154,414 50	268,997 50	»	»	»	268,997 50	»	»	»	268,997 50	

Suite du TAB. N° IX.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET MONTANT DES RECETTES.

ANNÉE 1836.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS

MOIS.	LONGUEUR exploitée, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES			
		CIVILS.					MILITAIRES		TOTAL GÉNÉRAL.	VOYAGEURS			
		BERLIN ¹ .	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	G.-A-B.	WAGG ¹ .		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	BERLIN ¹ .	DILIGENCES.	CH.-A-BANIS.
1836.													
JANVIER....	20	266	2,539	3,927	21,977	28,709	.	.	.	28,709	642 00	3,668 50	3,859 75
FÉVRIER....	.	262	2,324	3,880	24,384	30,850	.	.	.	30,850	645 00	3,402 00	3,810 75
MARS.....	.	213	2,306	3,873	28,315	34,707	.	.	.	34,707	517 50	3,313 50	3,796 50
AVRIL.....	.	265	2,543	4,202	40,486	47,496	.	.	.	47,496	654 50	3,783 50	4,159 25
MAI.....	44	1,842	4,806	24,838	69,993	101,479	.	.	.	101,479	5,956 50	11,879 50	35,215 70
JUIN.....	.	1,743	4,000	23,978	68,808	98,529	.	.	.	98,529	5,475 50	9,913 00	35,804 00
JUILLET....	.	1,754	3,390	22,851	84,842	112,837	.	.	.	112,837	5,557 00	8,264 50	33,399 90
AOÛT.....	.	1,991	3,786	23,613	90,364	119,754	.	.	.	119,754	6,263 50	9,069 00	34,547 70
SEPTEMBRE.	.	1,915	4,903	26,928	69,340	103,086	.	.	.	103,086	5,814 75	11,676 50	36,788 80
OCTOBRE...	.	1,596	4,552	21,312	62,980	90,440	.	.	.	90,440	4,948 00	11,209 50	29,749 40
NOVEMBRE..	.	719	3,558	16,040	35,799	56,116	.	.	.	56,116	2,198 25	8,266 50	21,840 70
DÉCEMBRE..	.	565	4,045	15,916	26,778	47,304	.	.	.	47,304	1,757 50	9,474 50	20,985 40
TOTAUX....		13,131	42,752	191,358	624,066	871,307	.	.	.	871,307	40,430 00	93,870 50	263,957 85

ET MONTANT DES RECETTES.

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	OBSERVATIONS.
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.	BAGAGES.	MARCHANDISES.			
WAGGONS.	TOTAL.	C.H.-A-B.	WAGGONS.							
	fr.				fr.				fr.	
11,117 85	19,288 10	»	»	»	19,288 10	»	»	»	19,288 10	
12,337 90	20,195 65	»	»	»	20,195 65	»	»	»	20,195 65	
14,437 55	22,065 05	»	»	»	22,065 05	»	»	»	22,065 05	
20,300 60	28,847 85	»	»	»	28,847 85	»	»	»	28,847 85	
54,796 95	107,848 65	»	»	»	107,848 65	»	»	»	107,848 65	
53,250 70	104,443 20	»	»	»	104,443 20	»	»	»	104,443 20	
62,968 15	110,189 55	»	»	»	110,189 55	»	»	»	110,189 55	
66,940 30	116,820 50	»	»	»	116,820 50	»	»	»	116,820 50	
51,335 35	105,615 40	»	»	»	105,615 40	»	»	»	105,615 40	
40,093 00	85,999 90	»	»	»	85,999 90	»	»	»	85,999 90	
22,774 85	55,080 30	»	»	»	55,080 30	»	»	»	55,080 30	
16,521 30	48,738 70	»	»	»	48,738 70	»	»	»	48,738 70	
426,874 50	825,132 85	»	»	»	825,132 85	»	»	»	825,132 85	

Suite du TAB. N° IX.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET MONTANT DES RECETTES.

ANNÉE 1837.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS

MOIS.	LONGUEUR exploitée, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES			
		CIVILS.				TOTAL.	MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL GÉNÉRAL	VOYAGEURS		
		BERLINS	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.		C.-A-B	WAGG ^{ts} .			BERLINS.	DILIGENCES.	CH.-A-BANCS.
1837.													
JANVIER....	70	163	5,397	17,472	33,681	56,713	•	•	•	56,713	443 75	12,587 25	23,343 40
FÉVRIER....	•	398	4,944	14,366	35,758	55,466	•	•	•	55,466	1,292 25	11,509 75	19,528 15
MARS	•	590	6,455	17,825	42,280	67,150	6	529	•	67,685	1,895 50	15,436 50	24,068 20
AVRIL	•	800	7,045	20,598	50,242	78,685	4	304	•	78,993	2,533 00	16,162 00	27,396 00
MAI	•	1,147	6,788	22,895	74,934	105,764	17	676	•	106,457	3,542 25	15,645 75	31,536 60
JUIN.	•	1,036	5,239	23,544	85,173	114,992	61	431	•	115,484	3,106 25	12,120 75	32,333 40
JUILLET....	•	1,268	6,031	29,307	105,106	141,712	240	5,607	•	147,559	3,883 50	13,865 75	40,375 90
AOUT.....	•	1,437	6,815	32,834	98,726	139,812	219	5,689	•	145,720	4,561 00	16,185 00	47,256 35
SEPTEMBRE.	115	1,416	9,642	39,028	126,193	176,279	346	12,724	•	189,349	4,560 95	22,805 05	55,937 50
OCTOBRE....	143	1,485	10,551	40,688	132,023	184,747	27	540	•	185,314	5,382 75	29,936 20	66,227 50
NOVEMBRE..	•	982	10,023	31,532	67,840	110,377	3	345	•	110,725	3,682 80	28,143 25	48,687 20
DECEMBRE..	•	1,060	11,873	31,324	77,758	122,015	149	2,948	•	125,112	3,794 60	32,521 50	48,076 20
TOTAUX		11,782	90,803	321,413	929,714	1,353,712	1,072	29,793	•	1,384,577	38,678 60	226,918 75	464,766 40

26

ET MONTANT DES RECETTES.

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS	TOTAL	OBSERVATIONS
CIVILS		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL.	DU TRANSPORT DES		DIVERS.	GÉNÉRAL.	
WAGGONS	TOTAL.	CH - A - B	WAGGONS			BAGAGES.	MARCHANDISES			
	fr				fr				fr	
21,302 40	57,676 80	.	.	.	57,676 80	.	.	.	57,676 80	
23,542 95	55,873 10	.	.	.	55,873 10	.	.	.	55,873 10	
27,666 60	69,068 80	3 20	172 20	.	69,242 20	.	.	.	69,242 20	
32,296 60	78,387 60	2 20	101 65	.	78,491 45	.	.	.	78,491 45	
50,291 25	101,015 85	11 45	293 27	.	101,320 57	.	.	.	101,320 57	
57,755 65	105,316 05	60 05	197 76	.	105,573 86	.	.	.	105,573 86	
70,994 85	129,120 00	144 25	1,903 51	.	131,172 76	1,892 53	.	.	133,065 29	
68,724 00	136,726 35	136 80	2,099 69	.	138,962 84	2,682 29	.	.	141,645 13	
90,800 10	174,103 60	310 79	6,509 30	.	180,923 69	2,921 68	.	.	183,845 37	
104,549 45	206,095 90	31 03	345 70	.	206,472 63	3,459 50	.	.	209,932 13	
49,695 10	130,208 35	3 93	229 64	.	130,441 92	2,750 49	.	.	133,192 41	
56,519 40	140,911 70	230 26	2,694 80	.	143,836 76	3,287 87	.	.	147,124 63	
654,138 35	1,384,502 10	933 96	14,552 52	.	1,399,988 58	16,994 36	.	.	1,416,982 94	

27

Suite du TAB. N^o IX.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET MONTANT DES RECETTES.

ANNÉE 1838.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS

MOIS.	LONGUEUR exploitée, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES			
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL GÉNÉRAL.	VOYAGEURS		
		FERMIN ^s .	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B.	WAGG ^s .			DERIINES.	DILIGENCES.	CH.-A-BANCS.
1838.													
JANVIER....	143	716	13,038	26,620	45,941	86,315	221	5,543	.	92,079	2,555 80	33,613 90	38,789 70
FÉVRIER....	.	740	13,197	22,182	55,341	91,460	17	910	.	92,387	2,445 20	34,990 40	33,665 85
MARS.....	.	1,027	13,200	28,253	94,345	136,825	1	95	.	136,921	3,756 85	34,868 65	43,751 90
AVRIL.....	189	1,092	17,247	35,026	110,228	163,593	72	7,417	.	171,082	4,573 25	55,922 60	61,517 15
MAI.....	.	1,157	17,499	36,543	138,287	193,486	13	495	.	193,994	4,793 15	56,427 75	63,561 90
JUIN.....	.	678	17,352	54,850	145,320	218,200	263	6,870	.	225,333	2,047 45	59,659 15	97,433 80
JUILLET....	.	2,306	16,003	66,128	127,489	211,926	164	2,906	.	214,996	8,111 35	56,023 90	116,013 60
AOUT.....	223	3,710	26,095	100,395	172,178	302,378	235	6,716	.	309,329	12,547 60	82,964 85	158,834 65
SEPTEMBRE..	257	2,838	25,438	85,047	163,934	277,257	428	9,324	.	287,009	11,469 75	95,735 25	158,510 45
OCTOBRE...	.	1,985	21,393	59,115	116,692	199,185	50	1,244	.	200,479	9,327 75	74,118 50	103,963 75
NOVEMBRE..	.	825	16,800	45,811	89,404	152,840	9	426	.	153,275	3,428 25	55,800 50	78,517 10
DECEMBRE..	.	429	18,631	44,965	84,195	148,220	138	13,061	.	161,419	1,266 25	62,377 25	77,393 20
TOTAUX....		17,503	215,893	604,935	1,343,354	2,181,685	1,611	55,007	.	2,238,303	66,322 65	702,502 70	1,033,953 05

ET MONTANT DES RECETTES.

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.					PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	OBSERVATIONS.
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	BAGAGES.				MARCHANDISES.
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B.	WAGGONS.						
	fr				fr			fr	
32,692 45	107,651 85	334 94	3,799 80	.	111,786 59	2,624 93	.	.	114,411 52
41,650 95	112,752 40	17 90	802 96	.	113,573 26	3,962 93	2,188 22	.	119,724 41
71,672 80	154,050 20	1 53	56 15	.	154,107 88	5,820 47	3,231 06	.	163,159 41
92,450 15	214,463 15	92 74	6,314 64	.	220,870 53	7,745 42	3,022 00	.	231,637 95
116,905 75	241,688 55	20 08	414 57	.	242,123 20	8,751 44	3,828 00	.	254,702 64
125,233 70	284,374 10	256 46	4,130 71	.	288,761 27	8,394 65	4,784 00	.	301,943 92
102,258 95	282,407 80	146 63	1,590 86	.	284,145 29	9,966 41	6,397 00	.	300,508 70
132,911 35	387,258 45	248 44	4,246 54	.	391,753 43	11,388 37	6,538 00	.	409,679 80
138,671 20	404,386 65	556 11	7,599 52	.	412,542 28	13,060 72	7,134 00	.	432,737 00
95,796 15	285,206 15	42 40	1,005 97	.	286,254 52	11,746 34	7,026 00	.	305,026 86
70,590 20	208,336 05	10 77	284 97	.	208,631 79	9,684 97	5,999 00	.	224,315 76
66,956 80	207,993 50	188 21	13,085 98	.	221,267 69	10,270 74	8,447 00	.	239,985 43
1,087,790 45	2,890,568 85	1,916 21	43,332 67	.	2,935,817 73	103,421 39	68,594 28	.	3,097,833 40

Suite du TAB. N° IX.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET MONTANT DES RECETTES.

ANNÉE 1839.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS

MOIS.	L'ONCLEUR exploité, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES			
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extra ordinaires.	TOTAL GENERAL.	VOYAGEURS		
		DERLINES	DILIGENCES	GR.-A-B	WAGGONS	TOTAL.	C.-A-B	WAGG.			DERLINES.	DILIGENCES.	GR.-A-BANCS.
1839.													
JANVIER....	257	2	17,050	42,845	76,546	136,443	234	16,802	.	153,419	6 50	55,250 75	72,468 75
FEBVIER...	.	.	13,745	32,548	66,165	112,458	50	2,017	.	114,525	.	46,973 25	57,899 00
MARS . . . .	.	.	14,002	33,991	55,739	103,732	94	4,490	.	108,316	.	54,594 75	68,296 50
AVRIL . . . .	.	.	18,025	42,833	66,603	127,521	233	8,712	.	136,466	.	71,384 50	88,154 25
MAI . . . . .	.	.	19,643	47,351	90,680	157,674	52	7,804	.	165,530	.	80,809 25	98,190 25
JUIN . . . . .	.	.	17,765	52,096	110,382	180,243	264	8,020	.	188,527	.	74,761 00	107,528 00
JUILLET ....	.	.	22,096	63,621	122,400	209,017	3	449	.	209,469	.	103,319 50	139,999 00
AOUT.....	261	.	28,327	68,951	108,421	205,699	65	613	.	206,377	.	136,125 75	163,012 00
SEPTEMBRE..	280	.	28,229	84,777	110,148	223,154	43	671	.	223,868	.	127,461 00	192,360 75
OCTOBRE ...	310	.	22,942	66,499	97,698	187,139	31	592	.	187,762	.	100,066 25	145,595 25
NOVEMBRE..	.	.	14,988	43,062	76,872	134,922	3	106	.	135,031	.	63,183 75	91,945 25
DECEMBRE..	.	.	15,552	39,722	67,664	122,938	5	438	.	123,381	.	64,910 25	83,942 00
TOTAUX		2	233,264	618,296	1,049,378	1,900,940	1077	50,714	.	1,952,731	6 50	978,840 00	1,309,391 00

ET MONTANT DES RECETTES.

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL	OBSERVATIONS.
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS ESPÉCIAUX.	TOTAL.	BAGAGES.	MARCHANDISES.			
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B.	WAGGONS.					fr.	fr.	fr.
61,245 45	188,971 45	246 31	11,283 18	•	200,500 94	9,560 62	7,713 00	•	217,774 56	
60,141 60	165,013 85	112 19	1,599 98	•	166,726 02	9,485 91	7,159 50	•	183,371 43	
73,066 75	195,958 00	167 00	5,879 72	•	202,004 72	9,562 61	6,277 50	•	217,844 83	
88,955 00	248,493 75	293 07	9,682 42	•	258,469 24	9,899 00	13,097 00	•	281,465 24	
124,285 25	303,284 75	71 31	7,790 46	•	311,146 52	10,607 38	24,291 50	•	346,045 40	
136,136 50	318,435 50	436 58	10,229 14	•	329,091 22	11,488 82	37,998 00	•	378,578 04	
158,569 80	401,888 30	4 39	390 22	•	402,282 91	12,613 11	48,564 00	•	463,460 02	
142,945 45	442,083 20	166 05	860 87	•	443,110 12	13,904 39	64,272 70	•	521,287 21	
140,676 85	460,498 60	104 42	736 29	•	461,339 31	12,249 95	67,584 00	•	541,173 26	
127,553 10	373,214 60	19 53	395 32	•	373,629 45	13,396 67	74,790 70	•	461,816 82	
98,425 60	253,554 60	5 14	165 07	•	253,724 81	10,940 78	71,538 65	•	336,204 24	
85,277 05	234,129 30	7 02	382 66	•	234,518 93	8,805 24	57,479 77	•	300,803 99	
1,297,278 40	3,585,515 90	1,633 01	49,395 33	•	3,636,544 24	132,514 48	480,766 32	•	4,249,825 04	

Suite du TABL. N^o IX.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET MONTANT DES RECETTES.

ANNÉE 1840.

34

MOUVEMENT DES VOYAGEURS

MOIS.	LONGUEUR exploitée, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES VOYAGEURS			
		CIVILS.				TOTAL.	MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL.	VOYAGEURS		
		DÉPART.	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.		CH.-A-B.	WAGG.			DÉPART.	DILIGENCES.	CH.-A-BANCS.
1840.													
JANVIER....	310	.	15,243	38,708	59,760	113,711	.	19	.	113,730	.	62,128 25	81,074 00
FÉVRIER....	.	.	15,802	40,283	62,513	118,598	.	49	.	118,647	.	56,457 25	85,575 25
MARS.....	.	.	16,335	43,760	76,516	135,611	9	1,000	.	136,620	.	68,424 50	93,505 00
AVRIL.....	.	.	16,694	46,304	94,506	157,504	.	145	.	157,649	.	70,515 75	101,527 50
MAI.....	320	.	21,420	59,538	117,108	198,066	1	111	.	198,178	.	91,244 25	126,662 05
JUIN.....	330	.	22,590	65,068	146,257	233,915	.	29	.	233,944	.	97,763 75	138,230 70
JUILLET....	.	.	25,149	65,253	136,512	226,914	33	816	(1) 300	228,063	.	113,060 65	143,731 10
AOUT.....	.	.	31,457	85,082	165,941	282,480	33	554	(1) 300	283,367	.	147,162 90	200,954 90
SEPTEMBRE.	.	.	26,932	74,470	150,955	252,357	67	1,002	(1) 300	253,726	.	124,633 25	166,672 60
OCTOBRE...	.	.	20,335	52,884	122,207	195,426	19	90	.	195,535	.	88,916 60	113,961 40
NOVEMBRE..	.	.	15,165	41,353	94,596	151,114	1	18	Décens	151,133	.	62,965 25	85,793 75
DÉCEMBRE..	330	.	16,021	43,633	69,063	128,717	.	10	.	128,727	.	65,085 05	89,137 25
TOTAUX....		.	243,143	656,336	1,294,934	2,194,413	163	3,843	900	2,199,319	.	1,057,357 45	1,426,825 50

ET MONTANT DES RECETTES.

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.					PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	OBSERVATIONS.	
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.	BAGAGES.				MARCHANDISES.
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B.	WAGGONS.				fr.	fr.	fr.	
74,289 15	217,491 40	•	41 00	•	217,532 40	8,171 35	69,139 90	•	294,843 74	(1) Conv ^s spéciaux p ^r la société d'Harmonie de Bruxelles à Hal et retour.
79,094 35	230,126 85	•	79 95	•	230,206 80	8,254 46	68,741 50	(4) 152 97	307,355 73	(2) Produits de ces convois.
98,587 80	260,517 30	13 03	1,160 94	•	261,691 27	9,203 14	75,943 96	•	346,838 37	(3) Fr. 1,200 pour transport des détenues dirigées vers Namur.
123,837 95	295,881 20	•	169 43	•	296,050 63	10,322 50	73,496 46	•	379,869 59	(4) Remboursement effectué par le S ^r Parent, entrepreneur, p ^r dégâts occasionnés au matériel de transport par ses waggons.
140,634 05	358,560 35	1 13	200 96	•	358,762 44	11,040 27	83,526 89	•	453,329 60	(5) Location de tonneaux à huile faite au S ^r Claude.
166,190 45	404,184 90	•	60 75	•	404,245 65	11,524 76	84,059 56	(5) 85 56	499,915 53	(6) Location d'une locomotive à l'entrepreneur Beaulieu.
163,700 85	420,492 60	48 04	879 69	(2) 300 00	421,720 33	12,204 09	100,420 97	•	534,345 39	(7) Remboursement d'une glace de diligence.
206,138 70	554,256 50	70 23	794 92	(2) 300 00	555,421 65	15,609 47	98,059 66	(6) 890 98	669,981 76	(8) Location de 2 locomotives au S ^r Parent.
179,132 70	470,438 53	76 41	925 43	(2) 300 00	471,740 39	14,061 07	113,801 22	(7) 3 00	599,605 68	
142,474 15	345,352 15	28 95	188 56	•	345,569 66	13,602 37	131,651 26	•	490,823 29	
105,520 35	254,279 35	2 75	28 16	(3) 1,200 00	255,510 26	9,707 31	112,311 39	(8) 8,339 87	385,868 83	
74,254 05	228,476 35	•	22 50	•	228,498 85	8,552 81	135,337 88	•	372,389 54	
1,555,874 55	4,040,057 50	240 54	4,552 29	2,100 00	4,046,950 33	132,253 60	1,146,490 74	9,472 38	5,335,167 05	

RELEVÉ

DES ACCIDENTS SURVENUS SUR LE CHEMIN DE FER,

DU 6 JUIN 1839 AU 31 DÉCEMBRE 1840.

(Par continuation de l'état n^O VIII, pag. 42, du compte-rendu du 12 novembre 1839.)

RELEVÉ DES ACCIDENTS SURVENUS SUR LE

DATES.	NOMS DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
1839. 6 juin.	Un ouvrier de l'entrepreneur.	Des ouvriers de l'entrepreneur conduisaient de Cappelle vers Malines, deux waggons chargés; l'un d'eux voulut sauter sur ces waggons en marche, il tomba et fut écrasé.
» 10 »	Vanswevelt, chauffeur.	Monté dans la station de Duffel, sur la locomotive n° 169, qui remorquait le convoi d'Anvers pour Bruxelles, afin de graisser le mécanisme; il eut le pied pris entre la bielle et le longeron, lorsqu'on desserra le frein.
» 15 août.	Mario-Magdalena Debock, v° de J.-B. Dedecker.	Un convoi l'atteignit, par suite de son obstination à vouloir traverser le chemin de fer, sur la commune de Buggenhout, à environ 300 mètr. du garde-barrière n° 27, malgré les avertissements de plusieurs personnes présentes.
» 14 novembre.	Un ouvrier terrassier.	S'étant jeté sur la banquette, puis sur les rails, il fut écrasé.
» 23 »	Joseph Gossaert, ouvrier chargeur.	Occupé avec d'autres ouvriers à pousser un waggon chargé sur une voie d'évitement, il fut atteint par un waggon qui suivait.
» 24 »	Pappens, manoeuvre.	La main posée sur un buttoir de locomotive qu'il aidait à tourner, il fut atteint au coude gauche, par le tender qu'on avançait dans le même moment.
» 26 »	Jean Maes, garde-barrière.	En traversant la route pour fermer une barrière, au moment du passage d'un convoi, il fut atteint et blessé.
» 8 décembre.	Egide De Backer, ouvrier.	Atteint d'étourdissement en allant chercher du coak, il tomba du waggon.
» 20 »	Dambly, garde-barrière.	En sautant d'un waggon à bagages, il fit une chute.
1840. 26 janvier.	Dieckman, fils du garde-barrière de ce nom.	Cet enfant de 11 ans, qui allait rejoindre son père dans la tranchée de Wilmerston, fut poussé par la violence du vent sur un convoi en marche.
» 1 février.	Gilles Depacs, garde-barrière.	Occupé à chasser son chien de la voie, en vue d'un convoi, il fut atteint par le buttoir de la locomotive.
» 22 »	Un voyageur.	Sorti du convoi arrêté près de Fexhe, il tomba dans le viaduc.
» 28 »	Nicolas Luwaerd, ouvrier de l'entrepreneur.	Pour fuir un éboulement il s'est jeté sur un waggon qui l'a blessé à la cuisse.
» 19 mars.	Sevenans, garde-convoi.	La tête hors de la portière d'une voiture il alla heurter un poteau de barrière.
» 26 avril.	Dewinter, chauffeur.	Pendant qu'il huilait l'excentrique d'une locomotive, le frein fut desserré et son bras engagé dans la roue motrice.
» 26 mai.	Gilles Guiset, ouvrier de l'entrepreneur.	Pris entre deux waggons, il eut trois côtes cassées et le cœur écrasé.
» 28 »	Un voyageur.	Ayant perdu son bonnet, il voulut le rattraper en s'élançant d'un waggon en marche.
» 21 juin.	Benoît Beeckman, machiniste.	Monté sur le couvercle d'une roue motrice, pour remplacer un boulon, pendant que le convoi était en marche, il fut culbuté et touché à la tête par le marche-pied d'une diligence en voulant se relever.
» 23 »	Nauwelaerts, garde-barrière.	N'ayant pas traversé assez promptement la voie pour fermer sa barrière, le convoi de Liège l'atteignit et lui écrasa les deux jambes.
» 13 juillet.	Jean Campon, maçon à Complich.	Les causes sont inconnues même de la victime qui ne s'est rien rappelé de l'événement.
» 15 »	Josse Meert, piocheur.	Un sourd-muet monté sur la route allait être écrasé par le convoi de Bruxelles, lorsqu'un ouvrier s'élança sur lui et le sauva. Meert placé entre les deux voies, examine cet ouvrier et le sourd-muet pendant que le convoi de Malines, auquel il tourne le dos, le culbute et l'écrase.
» 8 septembre.	Bogaerts, machiniste.	Assis sur le devant d'une locomotive pour y faire de légères réparations, il ordonne au chauffeur d'avancer avant d'avoir replacé le couvercle des glissières: cette imprudence détermina un échappement de vapeur.
» 3 octobre.	Belpaire.	Rencontre d'un convoi de marchandises par un convoi de voyageurs, au point de jonction des deux voies, dans la station d'Anvers.
» 3 »	Verbercht, entrepreneur.	Mêmes causes.
» 3 »	Ledoete, garde-convoi.	Mêmes causes.
» 23 »	Jean Huygen, ouvrier.	En enlevant la bâche d'un waggon à bagages, il est tombé du haut de ce waggon, entraîné par la rupture de l'une des courroies qu'il tenait à la main.
» 14 novembre.	Laur ^s Doelpaep (âgé de 8 ans).	Cet enfant qui a voulu traverser la route au passage d'un convoi n'a pu être retenu.

N. B. Ce tableau renferme l'énumération des accidents survenus sur le chemin de fer jusqu'à la fin de l'exercice 1840, aucun événement de ce genre n'ayant été à déplorer du 14 novembre au 31 décembre.

CHEMIN DE FER (DU 6 JUIN 1839 AU 31 DÉCEMBRE 1840.)

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	OBSERVATIONS.
Écrasé	Section de Malines à Cappelle.	
Pied gauche fortement endommagé .	Station de Duffel.	
Lancée à 10 mètres, elle expira quelques minutes après	Entre les bornes kilométriques n ^{os} 20½ et 21.	
Écrasé	Plaine de Monplaisir.	
Id.	Station de Louvain.	
Fracture de l'avant-bras et luxation du poignet	Station de Gand.	
Fortes contusions	Près de Bost.	
Tué	Monplaisir.	
Cuisse cassée	Station de Termonde.	
Bras cassé	Tranchée de Wilmerson.	
Jeté de côté et relevé expirant. . .	Près Woroux.	
Mort	Fexhe.	
Hémorrhagie suivie de mort	Entre Tirlemont et Wareme	
Fracture à la tête.	Station de Bruges.	
Fracture au bras	Station de Duffel.	
Mort	Tranchée de Wareme.	
Écrasé	Entre Bruxelles et Hal.	
Mort	Entre Tirlemont et Landen.	
Mort	Commune de Muysen.	On a rapporté qu'il était ivre.
Bras droit broyé et pied gauche écrasé	Entre Louvain et Vertryck.	
Écrasé	Entre Bruxelles et Vilvorde.	
Fortes brûlures sur le devant du corps.	Station de Bruxelles (Midi).	
Fracture aux deux jambes	Station d'Anvers.	
Contusions au mollet.	Id.	
Blessure au pied	Id.	
Epaule démise.	Station de Bruxelles.	
Ecrasé	Près de Vilvorde.	

TALLEBU N° XI.



TABLEAU COMPARATIF

DES DIVERS TARIFS DU CHEMIN DE FER,

*Mis successivement en vigueur pour le transport des voyageurs, du 5 mai 1835 jusqu'au
21 février 1839.*

TABLEAU comparatif des divers tarifs du chemin de fer, mis successivement en

DATES	CLASSE	DÉSIGNATION DES SECTIONS.															
		DE BRUXELLES A MALINES, 4 lieues.		DE MALINES A ANVERS, 5 lieues.		DE MALINES A TERMONDE, 5 lieues.		DE MALINES A LOUVAIN, 5 lieues.		DE LOUVAIN A TIRLEMONT, 4 lieues.		DE TIRLEMONT A WAREMME, 5 lieues.		DE WAREMME A ANS, 4 lieues.		DE TERMONDE A GARD, 6 lieues.	
		PRIX		PRIX		PRIX		PRIX		PRIX		PRIX		PRIX		PRIX	
		du trajet entier.	par lieue de 5,000 m.	du trajet entier.	par lieue de 5,000 m.	du trajet entier.	par lieue de 5,000 m.	du trajet entier.	par lieue de 5,000 m.	du trajet entier.	par lieue de 5,000 m.	du trajet entier.	par lieue de 5,000 m.	du trajet entier.	par lieue de 5,000 m.	du trajet entier.	par lieue de 5,000 m.
1 ^{er} TARIF, du 5 mai 1835.	Berlines...	2.50	0.625	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Diligences...	1.50	0.375	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Ch.-à-bancs	1.00	0.250	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Waggon...	0.50	0.125	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
2 ^e TARIF, du 22 avril 1836.	Berlines...	1.75	0.437	1.75	0.35	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Diligences...	1.50	0.375	1.50	0.30	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Ch.-à-bancs	1.00	0.250	1.00	0.20	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Waggon...	0.60	0.150	0.60	0.12	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
3 ^e TARIF, du 19 déc. 1836.	Berlines...	1.75	0.437	1.75	0.35	2.00	0.40	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Diligences...	1.50	0.375	1.50	0.30	1.75	0.35	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Ch.-à-bancs	1.00	0.250	1.00	0.20	1.20	0.24	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Waggon...	0.60	0.150	0.60	0.12	0.70	0.14	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
4 ^e TARIF, du 25 août 1837.	Berlines...	1.75	0.437	1.75	0.35	2.00	0.40	1.75	0.35	1.50	0.375	2.10	0.42	1.60	0.40	2.20	0.366
	Diligences...	1.50	0.375	1.50	0.30	1.75	0.35	1.50	0.30	1.20	0.300	1.80	0.36	1.30	0.325	1.90	0.316
	Ch.-à-bancs	1.00	0.250	1.00	0.20	1.20	0.24	1.00	0.20	0.80	0.200	1.25	0.25	0.90	0.225	1.25	0.208
	Waggon...	0.60	0.150	0.60	0.12	0.70	0.14	0.60	0.12	0.50	0.125	0.75	0.15	0.55	0.136	0.75	0.125
5 ^e TARIF, du 31 juillet 1838.	Berlines...	1.75	0.437	1.75	0.35	2.00	0.40	1.75	0.35	1.50	0.375	2.25	0.45	1.75	0.437	2.25	0.375
	Diligences...	1.50	0.375	1.50	0.30	1.75	0.35	1.50	0.30	1.25	0.312	2.00	0.40	1.50	0.375	2.00	0.333
	Ch.-à-bancs	1.00	0.250	1.00	0.20	1.25	0.25	1.00	0.20	0.75	0.162	1.25	0.25	1.00	0.250	1.25	0.206
	Waggon...	0.60	0.150	0.60	0.12	0.75	0.15	0.60	0.12	0.50	0.125	0.75	0.15	0.50	0.125	0.75	0.125
6 ^e TARIF, du 3 février 1839.	Diligences...	2.00	0.500	2.00	0.40	2.00	0.40	2.00	0.40	2.00	0.50	2.00	0.40	2.00	0.50	2.00	0.333
	Ch.-à-bancs	1.25	0.312	1.25	0.25	1.25	0.25	1.25	0.25	1.25	0.31	1.25	0.25	1.25	0.31	1.25	0.208
	Waggon...	1.00	0.250	1.00	0.20	1.00	0.20	1.00	0.20	1.00	0.25	1.00	0.20	1.00	0.25	1.00	0.166

vigueur pour le transport des voyageurs, du 5 mai 1835 jusqu'au 21 février 1839.

				LIMITES	Limites supérieures des prix spéciaux pour le parcours d'une partie de section		Limites inférieures des prix du tarif pour le parcours des grandes distances		OBSERVATIONS.		
DE GAND A BRUGES, 9 lieues		DE BRUGES A OSTENDE, 4 lieues		PRIX PAR LIEUE	DES		DES				
PRIX		PRIX		de 5,000 mètr	DÉSIGNATION	PRIX		DÉSIGNATION			
du trajet entier	par lieue de 5,000 m	du trajet entier	par lieue de 5,000 m	ENTRE LES DIVERSES SECTIONS PRINCIPALES.	DES SECTIONS.	de la distance parcourue	par lieue de 5,000 m	DES SECTIONS.		du trajet entier	par lieue de 5,000 m
						1.50	0.75		2.50	0.625	Ce tarif avait été établi de manière à ce que le prix d'une place de waggon fut la moitié de celui d'une place de char-à-bancs, le tiers de celui d'une diligence et le cinquième de celui d'une place de berline
					Vilvorde à Bruxelles ou Malines	1.00	0.50	Bruxelles à Malines. (4 lieues.)	1.50	0.375	
						0.50	0.25		1.00	0.250	
						0.35	0.175		0.50	0.125	
				0.35 à 0.437		1.50	1.50		3.50	0.389	Les prix de ce tarif ont été établis par section et sans avoir égard à la différence de longueur. C'est ce qui explique pourquoi le prix par lieue de Malines à Anvers est moins élevé que celui de Bruxelles à Malines.
				0.30 à 0.375	Duffel à Contich, Contich à Vieux-Dieu.	1.00	1.00	Bruxelles à Anvers. (9 lieues.)	3.00	0.333	
				0.20 à 0.250	Vieux-Dieu à Anvers.	0.70	0.70		2.00	0.222	
				0.12 à 0.150		0.35	0.35		1.20	0.133	
				0.35 à 0.437		1.50	1.50		3.75	0.375	Les prix d'Anvers et de Bruxelles à Termonde, calculés sans avoir eu égard au détour obligé par Malines ont été diminués par disposition du 25 août 1837
				0.30 à 0.375	Duffel à Contich, Contich à Vieux-Dieu, etc.	1.00	1.00	Anvers à Termonde. (10 lieues)	3.25	0.325	
				0.20 à 0.250		0.70	0.70		2.20	0.220	
				0.12 à 0.150		0.35	0.35		1.30	0.130	
				0.35 à 0.437		1.50	1.50		11.15	0.384	Ce tarif n'est en réalité qu'une extension de celui du 19 décembre 1836. Il présente néanmoins, ainsi que les deux précédents, un désavantage marqué pour le parcours de petites distances. On voit en effet que le prix par lieue entre Duffel et Contich par exemple, est trois et quatre fois plus élevé que le prix par lieue sur une section ordinaire
				0.30 à 0.375	Duffel à Contich, etc	1.00	1.00	Gand à Ans. (29 lieues.)	9.45	0.325	
				0.20 à 0.250		0.75	0.70		6.40	0.220	
				0.12 à 0.150		0.35	0.35		3.85	0.132	
3.50	0.388	1.75	0.437	0.35 à 0.45					16.50	0.383	
3.00	0.333	1.50	0.375	0.30 à 0.40					14.00	0.325	
2.00	0.222	1.00	0.250	0.16 à 0.25	Id.	Id	Id.	Ans à Ostende (43 lieues.)	9.50	0.220	
1.25	0.139	0.60	0.150	0.12 à 0.15					5.75	0.133	
				0.33 à 0.50		1.25	1.25		16.00	0.372	Ce tarif ne consacre qu'une légère augmentation pour les chars-à-bancs, mais élève considérablement le prix du waggon. — On remarque que le prix par lieue entre Termonde et Gand est moins élevé que le prix moyen par lieue pour la distance entière d'Ans à Ostende, que le prix par lieue du waggon sur certaines sections est aussi élevé que celui du char-à-banc sur d'autres. Enfin, que le prix par lieue du char-à-banc de Termonde à Gand est de 20 p. %, au-dessous du prix par lieue du waggon de Bruxelles à Malines
3.50	0.388	2.00	0.50	0.21 à 0.31	Duffel à Vieux-Dieu.	0.75	0.75	Ans à Ostende (43 lieues)	10.25	0.238	
2.25	0.250	1.25	0.31	0.17 à 0.25		0.50	0.50		7.50	0.174	

SERVICE DES TRANSPORTS DES MARCHANDISES.

TARIFS APPROUVÉS PAR ARRÊTÉ ROYAL DU 19 JUILLET 1840.

TARIF N^o 1.

TRANSPORT DES MARCHANDISES A DOMICILE.

TRANSPORT

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.																							
	BRUXELLES.				MALINES.				ANVERS.				GAND.				BRUGES.				OSTENDE.			
	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.
BRUXELLES . . .	"	"	"	"	" 50	" 50	" 60	" 90	" 50	" 60	" 80	" 1 40	" 50	" 70	" 90	" 1 70	" 50	" 90	" 1 20	" 2 40	" 50	" 1 00	" 1 40	" 2 80
MALINES . . .	" 50	" 50	" 60	" 90	"	"	"	"	" 50	" 50	" 60	" 1 00	" 50	" 70	" 80	" 1 50	" 50	" 90	" 1 10	" 2 30	" 50	" 1 00	" 1 30	" 2 70
ANVERS . . .	" 50	" 60	" 80	" 1 40	" 50	" 50	" 60	" 1 00	"	"	"	"	" 50	" 70	" 90	" 1 80	" 50	" 90	" 1 20	" 2 40	" 50	" 1 00	" 1 40	" 2 80
FERMONDE . . .	" 50	" 50	" 70	" 1 20	" 50	" 50	" 70	" 1 10	" 50	" 60	" 80	" 1 50	" 50	" 50	" 70	" 1 10	" 50	" 80	" 1 00	" 2 00	" 50	" 90	" 1 20	" 2 50
WETTEREN . . .	" 50	" 60	" 80	" 1 30	" 50	" 60	" 75	" 1 25	" 50	" 70	" 90	" 1 80	" 50	" 50	" 60	" 90	" 50	" 70	" 90	" 1 80	" 50	" 80	" 1 10	" 2 20
GAND . . .	" 50	" 70	" 90	" 1 70	" 50	" 70	" 80	" 1 50	" 50	" 70	" 90	" 1 80	"	"	"	"	" 50	" 60	" 80	" 1 40	" 50	" 70	" 1 00	" 1 90
AELTRE . . .	" 50	" 80	" 1 00	" 1 90	" 50	" 80	" 90	" 1 80	" 50	" 80	" 1 00	" 1 90	" 50	" 50	" 60	" 1 00	" 50	" 50	" 60	" 1 00	" 50	" 60	" 80	" 1 40
BRUGES . . .	" 50	" 90	" 1 20	" 2 40	" 50	" 90	" 1 10	" 2 30	" 50	" 90	" 1 20	" 2 40	" 50	" 60	" 80	" 1 40	"	"	"	"	" 50	" 50	" 60	" 1 00
OSTENDE . . .	" 50	" 1 00	" 1 40	" 2 80	" 50	" 1 00	" 1 30	" 2 70	" 50	" 1 00	" 1 40	" 2 80	" 50	" 70	" 1 00	" 1 90	" 50	" 50	" 60	" 1 00	"	"	"	"
DEYNZE . . .	" 50	" 75	" 95	" 2 00	" 50	" 75	" 95	" 2 00	" 50	" 75	" 95	" 2 00	" 50	" 50	" 60	" 90	" 50	" 70	" 90	" 1 70	" 50	" 80	" 1 10	" 2 20
COURTRAY . . .	" 50	" 90	" 1 20	" 2 40	" 50	" 90	" 1 10	" 2 30	" 50	" 90	" 1 20	" 2 40	" 50	" 60	" 80	" 1 40	" 50	" 90	" 1 20	" 2 30	" 50	" 1 00	" 1 30	" 2 70
LOUVAIN . . .	" 50	" 50	" 60	" 1 00	" 50	" 50	" 60	" 90	" 50	" 60	" 80	" 1 50	" 50	" 80	" 1 10	" 2 10	" 50	" 1 10	" 1 40	" 3 00	" 50	" 1 20	" 1 60	" 3 50
TIRLEMONT . . .	" 50	" 60	" 80	" 1 40	" 50	" 60	" 70	" 1 30	" 50	" 70	" 90	" 1 80	" 50	" 90	" 1 20	" 2 50	" 50	" 1 20	" 1 60	" 3 40	" 50	" 1 30	" 1 80	" 3 90
LANDEN . . .	" 50	" 70	" 90	" 1 70	" 50	" 70	" 80	" 1 60	" 50	" 80	" 1 00	" 2 10	" 50	" 1 00	" 1 30	" 2 70	" 50	" 1 30	" 1 70	" 3 60	" 50	" 1 40	" 1 90	" 4 10
WAREMME . . .	" 50	" 80	" 1 00	" 2 00	" 50	" 75	" 90	" 1 90	" 50	" 90	" 1 20	" 2 40	" 50	" 1 10	" 1 40	" 3 00	" 50	" 1 40	" 1 80	" 3 90	" 50	" 1 50	" 2 00	" 4 40
LIÈGE . . .	" 50	" 90	" 1 20	" 2 60	" 50	" 85	" 1 10	" 2 30	" 50	" 1 00	" 1 30	" 2 70	" 50	" 1 20	" 1 60	" 3 50	" 50	" 1 50	" 2 00	" 4 40	" 50	" 1 60	" 2 20	" 4 80
ST-TROND . . .	" 50	" 80	" 1 00	" 2 00	" 50	" 75	" 90	" 1 90	" 50	" 90	" 1 20	" 2 40	" 50	" 1 10	" 1 40	" 3 00	" 50	" 1 40	" 1 80	" 3 90	" 50	" 1 50	" 2 00	" 4 40
HAI . . .	" 50	" 50	" 60	" 90	" 50	" 60	" 70	" 1 20	" 50	" 70	" 90	" 1 70	" 50	" 80	" 1 00	" 2 00	" 50	" 1 00	" 1 30	" 2 70	" 50	" 1 10	" 1 50	" 3 10
TUBISE . . .	" 50	" 50	" 60	" 90	" 50	" 60	" 80	" 1 30	" 50	" 70	" 1 00	" 1 80	" 50	" 80	" 1 10	" 2 10	" 50	" 1 00	" 1 40	" 2 80	" 50	" 1 20	" 1 50	" 3 20

DESTINATIONS.

COURTRAY.				LOUVAIN.				TIRLEMONT.				WAREMME.				LIÈGE.				ST-TROND.				HAL.			
5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.	5 kilog. et au-dessous.	6 à 15 kilog.	16 à 25 kilog.	26 à 100 kilog. et par 100 kilog.
» 50	» 90	1 30	2 40	» 50	» 50	» 60	1 00	» 50	» 60	» 80	1 40	» 50	» 80	1 00	2 00	» 50	» 90	1 20	2 60	» 50	» 80	1 00	2 00	» 50	» 50	» 60	» 90
» 50	» 90	1 10	2 30	» 50	» 50	» 60	» 90	» 50	» 60	» 70	1 30	» 50	» 75	» 90	1 90	» 50	» 85	1 10	2 30	» 50	» 75	» 90	1 90	» 50	» 60	» 70	1 20
» 50	» 90	1 20	2 40	» 50	» 60	» 80	1 50	» 50	» 70	» 90	1 80	» 50	» 90	1 20	2 40	» 50	1 00	1 30	2 70	» 50	» 90	1 20	2 40	» 50	» 70	» 90	1 70
» 50	» 80	1 00	2 00	» 50	» 60	» 80	1 50	» 50	» 75	1 00	1 90	» 50	» 90	1 20	2 50	» 50	1 05	1 40	3 00	» 50	» 90	1 20	2 50	» 50	» 60	» 80	1 50
» 50	» 70	» 90	1 70	» 50	» 70	» 90	1 80	» 50	» 85	1 10	2 20	» 50	1 00	1 40	2 80	» 50	1 15	1 50	3 20	» 50	1 00	1 40	2 80	» 50	» 70	» 90	1 60
» 50	» 60	» 80	1 40	» 50	» 80	1 10	2 10	» 50	» 90	1 20	2 50	» 50	1 10	1 40	3 00	» 50	1 20	1 60	3 50	» 50	1 10	1 40	3 00	» 50	» 80	1 00	2 00
» 50	» 80	1 00	1 90	» 50	1 00	1 30	2 60	» 50	1 10	1 40	3 00	» 50	1 25	1 60	3 50	» 50	1 35	1 80	4 00	» 50	1 20	1 60	3 50	» 50	» 90	1 10	2 20
» 50	» 90	1 20	2 30	» 50	1 10	1 40	3 00	» 50	1 20	1 60	3 40	» 50	1 40	1 80	3 90	» 50	1 50	2 00	4 40	» 50	1 40	1 80	3 90	» 50	1 00	1 30	2 70
» 50	1 00	1 30	2 70	» 50	1 20	1 60	3 50	» 50	1 30	1 80	3 90	» 50	1 50	2 00	4 40	» 50	1 60	2 20	4 80	» 50	1 50	2 00	4 40	» 50	1 10	1 50	3 10
» 50	» 50	» 70	1 10	» 50	» 90	1 20	2 50	» 50	1 00	1 40	2 80	» 50	1 20	1 60	3 30	» 50	1 30	1 80	3 80	» 50	1 20	1 60	3 30	» 50	» 90	1 20	2 30
»	»	»	»	» 50	1 10	1 40	3 00	» 50	1 20	1 60	3 40	» 50	1 40	1 80	3 90	» 50	1 50	2 00	4 40	» 50	1 40	1 80	3 90	» 50	1 00	1 30	2 70
» 50	1 10	1 40	3 00	»	»	»	»	» 50	» 50	» 60	» 90	» 50	» 60	» 80	1 40	» 50	» 80	1 00	1 90	» 80	» 60	» 80	1 40	» 50	» 60	» 80	1 30
» 50	1 20	1 60	3 40	» 50	» 50	» 60	» 90	»	»	»	»	» 50	» 50	» 70	1 10	» 50	» 60	» 80	1 50	» 80	» 50	» 60	1 00	» 50	» 70	» 90	1 70
» 50	1 30	1 70	3 60	» 50	» 50	» 70	1 10	» 50	» 50	» 60	» 90	» 50	» 50	» 60	» 90	» 50	» 60	» 80	1 30	» 80	» 50	» 60	0 90	» 50	» 80	1 00	2 00
» 50	1 40	1 80	3 90	» 50	» 60	» 80	1 40	» 50	» 50	» 70	1 10	»	»	»	»	» 50	» 50	» 60	1 00	»	»	»	» 50	» 90	1 20	2 30	
» 50	1 50	2 00	4 40	» 50	» 80	1 00	1 90	» 50	» 60	» 80	1 50	» 50	» 50	» 60	1 00	»	»	»	»	» 50	» 60	» 80	1 30	» 50	1 10	1 40	2 90
» 50	1 40	1 80	3 90	» 50	» 60	» 80	1 40	» 50	» 50	» 60	1 00	» 50	» 50	» 60	1 00	» 50	» 60	» 80	1 30	»	»	»	»	» 50	» 90	1 20	2 30
» 50	1 00	1 30	2 70	» 50	» 60	» 80	1 30	» 50	» 70	» 90	1 70	» 50	» 90	1 20	2 30	» 50	1 10	1 40	2 90	» 50	» 90	1 20	2 30	»	»	»	»
» 50	1 00	1 40	2 80	» 50	» 60	» 80	1 40	» 50	» 70	1 00	1 80	» 50	» 90	1 20	2 40	» 50	1 10	1 40	3 00	» 50	» 90	1 20	2 40	» 50	» 50	» 60	» 90

Le prix pour les articles de 5 kilogrammes et au-dessous, est fixé à fr. 0-50, quelle que soit la destination. Les stations intermédiaires non tarifées paient, quand elles sont stations de départ, comme celle qui précède; quand elles sont de destination, comme la station qui suit.

Tous les objets qui, sous un volume d'un quart de mètre cube, pèseront moins de 100 kilogrammes, et proportionnellement, seront taxés d'après leur dimension.

Le prix fixé pour 100 kilogrammes sera perçu pour chaque quart de mètre cube; il sera calculé de seizième en seizième.

Provisoirement, les prix ci-dessus seront majorés de 50 centimes pour tout article à transporter de la station du Nord à celle du Midi, et *vice-versa*, jusqu'après l'achèvement des travaux de jonction.

TARIF N° 2.**TRANSPORT DES MARCHANDISES AUX STATIONS DE DESTINATION.****PRIX CALCULÉ POUR 100 KILOGRAMMES.**

*Provisoirement, pour toute expédition au-dessous de 500 kilogrammes, la taxe sera perçue
comme pour 500.*

(Arrêté du 19 juillet 1840.)

TRANSPORT DES MARCHANDISES

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.																	
	BRUXELLES.			MALINES.			ANVERS.			GAND.			BRUGES.			OSTENDE.		
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile.	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile.	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile.	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile.	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile.	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile.
BRUXELLES...	0	0	0	25	30	40	55	65	90	70	90	120	125	150	190	150	180	230
MALINES.....	25	30	40	0	0	0	30	35	50	60	75	100	115	135	180	140	160	220
ANVERS.....	55	65	90	30	35	50	0	0	0	70	90	120	125	150	190	150	180	230
TERMONDE...	45	50	70	30	40	60	60	70	100	35	40	60	85	95	140	110	125	180
WETTEREN...	60	70	100	50	60	80	65	80	110	25	30	40	70	80	120	90	105	150
GAND.....	70	90	120	60	75	100	70	90	120	0	0	0	55	65	90	80	90	130
AELTRE.....	1	120	150	90	110	140	100	120	150	30	35	50	25	30	40	50	60	80
BRUGES.....	125	150	190	115	135	180	125	150	190	55	65	90	0	0	0	25	30	40
OSTENDE....	150	180	230	140	160	220	150	180	230	80	90	130	25	30	40	0	0	0
DEYNZE.....	95	115	150	85	100	140	95	115	150	25	30	40	70	80	120	90	105	140
COURTRAY...	125	150	190	110	130	180	125	150	190	55	65	90	95	110	150	115	135	190
LOUVAIN....	50	60	80	30	35	50	50	60	80	90	100	140	130	150	210	150	170	240
TIRLEMONT..	75	85	100	50	60	80	75	85	100	05	120	170	145	170	240	170	190	280
LANDEN.....	90	1	120	65	75	100	90	100	120	115	135	190	160	180	260	180	200	290
WAREMME...	110	125	160	80	90	130	110	125	160	130	150	210	170	190	290	190	215	310
ANS.....	125	150	210	105	120	170	125	150	210	160	180	260	200	230	330	220	250	360
ST-TROND...	110	125	160	80	90	130	110	125	160	130	150	210	170	190	290	190	215	310
HAL.....	25	30	40	45	55	70	75	90	120	90	115	150	145	175	220	170	205	260
TUBISE.....	25	30	40	50	60	80	80	95	130	95	120	160	150	180	230	175	210	270

Les marchandises sont divisées en deux catégories; savoir :

- 1^{re} CATÉGORIE. — Engrais, pierres et marbres en blocs, pavés, briques, pannes, houilles, minerais, fers de fonte, métaux en lingots, barres et tôles, zinc, cendres, terres, chaux, céréales, poissons, bières.
- 2^e CATÉGORIE. — Tous les objets non compris dans la 1^{re} catégorie.
 Les objets déclarés fragiles ou d'un transport difficile seront taxés d'après la 3^e colonne du tarif.
 Tous les articles, qui, sous un volume d'un quart de mètre cube, pèsent moins de 100 kilog., seront taxés d'après leurs dimensions.
 Le prix fixé pour 100 kilog. sera perçu pour chaque quart de mètre cube;

DESTINATIONS.

COURTRAY.			LOUVAIN.			TIRLEMONT.			WAREMME.			ANS.			ST-TROND.			HAL.		
1 ^{re} CATEGORIE.	2 ^e CATEGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile	1 ^{re} CATEGORIE.	2 ^e CATEGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile.	1 ^{re} CATEGORIE.	2 ^e CATEGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile	1 ^{re} CATEGORIE.	2 ^e CATEGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile	1 ^{re} CATEGORIE.	2 ^e CATEGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile	1 ^{re} CATEGORIE.	2 ^e CATEGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile	1 ^{re} CATEGORIE.	2 ^e CATEGORIE.	Objets fragiles ou d'un transport difficile
1 25	1 50	1 90	» 50	» 60	» 80	» 75	» 85	1 00	1 10	1 25	1 60	1 25	1 50	2 10	1 10	1 25	1 60	» 25	» 30	» 40
1 10	1 30	1 80	» 30	» 35	» 50	» 50	» 60	» 80	» 80	» 90	1 30	1 05	1 20	1 70	» 80	» 90	1 30	» 45	» 55	» 70
1 25	1 50	1 90	» 50	» 60	» 80	» 75	» 85	1 00	1 10	1 25	1 60	1 25	1 50	2 10	1 10	1 25	1 60	» 75	» 90	1 20
» 80	» 90	1 40	» 55	» 65	1 00	» 80	» 90	1 30	1 10	1 25	1 60	1 25	1 50	2 10	1 10	1 25	1 60	» 65	» 75	1 00
» 65	» 75	1 10	» 75	» 85	1 20	» 85	1 00	1 40	1 20	1 40	1 90	1 45	1 70	2 40	1 20	1 40	1 90	» 80	» 95	1 30
» 55	» 65	» 90	» 90	1 00	1 40	1 05	1 20	1 70	1 30	1 50	2 10	1 60	1 80	2 60	1 30	1 50	2 10	» 90	1 15	1 50
» 75	» 85	1 20	1 10	1 30	1 80	1 30	1 50	2 10	1 50	1 75	2 50	1 80	2 10	3 00	1 50	1 75	2 50	1 20	1 45	1 80
» 95	1 10	1 50	1 30	1 50	2 10	1 45	1 70	2 40	1 70	1 90	2 90	2 00	2 30	3 30	1 70	1 90	2 90	1 45	1 75	2 20
1 15	1 35	1 90	1 50	1 70	2 40	1 70	1 90	2 80	1 90	2 15	3 10	2 20	2 50	3 60	1 90	2 15	3 10	1 70	2 05	2 60
» 30	» 40	» 60	1 05	1 20	1 70	1 30	1 50	2 10	1 55	1 75	2 50	1 80	2 05	3 00	1 55	1 75	2 50	1 15	1 40	1 80
»	»	»	1 30	1 50	2 10	1 50	1 70	2 50	1 70	1 95	2 80	2 00	2 30	3 30	1 75	1 95	2 80	1 45	1 75	2 20
1 30	1 50	2 10	»	»	»	» 25	» 30	» 40	» 50	» 60	» 80	» 75	» 90	1 20	» 50	» 60	» 80	» 70	» 85	1 10
1 50	1 70	2 50	» 25	» 30	» 40	»	»	»	» 35	» 40	» 60	» 55	» 65	» 90	» 30	» 35	» 50	» 95	1 10	1 30
1 60	1 80	2 60	» 40	» 45	» 60	» 25	» 30	» 40	» 25	» 30	» 40	» 45	» 50	» 70	» 25	» 30	» 40	1 10	1 25	1 50
1 75	1 95	2 80	» 50	» 60	» 80	» 35	» 40	» 60	»	»	»	» 30	» 35	» 50	» 30	» 35	» 50	1 20	1 45	1 90
2 »	2 30	3 30	» 75	» 90	1 20	» 55	» 65	» 90	» 30	» 35	» 50	»	»	»	» 45	» 50	» 70	1 45	1 75	2 20
1 75	1 95	2 80	» 50	» 60	» 80	» 30	» 35	» 50	» 30	» 35	» 50	» 45	» 50	» 70	»	»	»	1 20	1 45	1 90
1 45	1 75	2 20	» 70	» 85	1 10	» 95	1 10	1 30	1 20	1 45	1 90	1 45	1 75	2 20	1 20	1 45	1 90	»	»	»
1 50	1 80	2 30	» 75	» 90	1 20	1 00	1 15	1 40	1 25	1 50	2 00	1 50	1 80	2 30	1 25	1 50	2 00	» 25	» 30	» 40

il sera calculé de quart en quart. Toutefois, les laines, cotons et houblons, seront transportés au poids d'après les prix fixés pour la 2^e catégorie.

Pour les stations intermédiaires non tarifées, le prix sera de 20, 25 et 35 centimes par 100 kilog.

Provisoirement les frais de transport de la station du Nord à celle du Midi, et *vice-versa*, seront calculés à raison de 25 centimes par 100 kilog., en sus des prix ci-dessus, jusqu'après l'achèvement des travaux de jonction.

Le chargement sur les chariots destinés à poursuivre le voyage au-delà des stations d'arrivée du chemin de fer, pourra se faire, sur la demande des intéressés, par les ouvriers de l'administration, à raison de 10 centimes par 100 kilog.

TARIFS Nos 3, 4, 5 ET 6.

(Arrêté du 19 juillet 1840.)

49

TRANSPORT DES BAGAGES ACCOMPAGNÉS DES VOYAGEURS.

STATIONS DE DEPART.	LIGNES DU NORD, DE L'EST ET DE L'OUEST.																
	STATIONS DE DESTINATION.																
	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	DEYNZE.	COURTRAY.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.	ST-TROND.
BRUXELLES	» 40	» 80	1 60	1 70	2 40	2 70	4 30	5 10	3 40	4 30	1 60	2 30	2 80	3 40	4 20	3 40	
VILVORDE	» 40	» 40	1 30	1 40	2 10	2 40	4 00	4 80	3 10	4 00	1 20	1 90	2 40	3 00	3 80	3 00	
MALINES	» 80	» 40	» 90	1 00	1 70	2 00	3 60	4 40	2 70	3 60	» 80	1 50	2 00	2 60	3 40	2 60	
DUFFEL	1 10	» 70	» 30	» 60	1 30	2 00	2 30	3 90	4 70	3 00	3 90	1 10	1 80	2 30	2 90	3 70	2 90
VIEUX-DIEU	1 50	1 10	» 70	» 20	1 70	2 40	2 70	4 30	5 10	3 40	4 30	1 30	2 20	2 70	3 30	4 10	3 30
ANVERS	1 60	1 30	» 90	»	1 80	2 50	2 80	4 40	5 20	3 50	4 40	1 70	2 40	2 90	3 50	4 30	3 50
CAPPELLE	1 10	» 70	» 30	1 20	» 70	1 40	1 70	3 30	4 10	2 40	3 30	1 10	1 80	2 30	2 90	3 70	2 90
MALDEREN	1 50	1 10	» 70	1 60	» 30	1 00	1 30	2 90	3 70	2 00	2 90	1 50	2 20	2 70	3 30	4 10	3 30
TERMONDE	1 70	1 40	1 00	1 80	»	» 70	1 00	2 60	3 40	1 70	2 60	1 80	2 50	3 00	3 60	4 40	3 60
WETTEREN	2 40	2 10	1 70	2 50	» 70	»	» 70	2 30	3 10	1 40	2 30	2 50	3 20	3 70	4 30	5 10	4 30
GAND	2 70	2 40	2 00	2 80	1 00	» 70	»	1 60	2 40	» 70	1 60	2 80	3 50	4 00	4 60	5 40	4 60
LANDEGHEM	3 10	2 80	2 40	3 20	1 40	1 10	» 40	1 20	2 00	1 10	2 00	3 20	3 90	4 40	5 00	5 80	5 00
AELTRE	3 50	3 20	2 80	3 60	1 80	1 50	» 80	» 80	1 60	1 50	2 40	3 60	4 30	4 80	5 40	6 20	5 40
BLOEMENDAEL	3 90	3 60	3 20	4 00	2 20	1 90	1 20	» 40	1 20	1 90	2 80	4 00	4 70	5 20	5 80	6 60	5 80
BRUGES	4 30	4 00	3 60	4 40	2 60	2 30	1 60	»	» 80	2 30	3 20	4 40	5 10	5 60	6 20	7 00	6 20
JABBEKE	4 70	4 40	4 00	4 80	3 00	2 70	2 00	» 40	» 40	2 70	3 60	4 80	5 50	6 00	6 60	7 40	6 60
OSTENDE	5 10	4 80	4 40	5 20	3 40	3 10	2 40	» 80	»	3 10	4 00	5 20	5 90	6 40	7 00	7 80	7 00
HAECHT	1 30	» 80	» 40	1 30	1 40	2 10	2 40	4 00	4 80	3 10	4 00	» 40	» 70	1 20	1 80	2 60	1 80
LOUVAIN	1 60	1 20	» 80	1 70	1 80	2 50	2 80	4 40	5 20	3 50	4 40	»	» 70	1 20	1 80	2 60	1 80
VERTRYCK	1 90	1 50	1 10	2 00	2 10	2 80	3 10	4 70	5 50	3 80	4 70	» 30	» 30	» 80	1 40	2 20	1 40
TIRLEMONT	2 30	1 90	1 50	2 40	2 50	3 20	3 50	5 10	5 90	4 20	5 10	» 70	»	» 50	1 10	1 90	1 10
LANDEN	2 80	2 40	2 00	2 90	3 00	3 70	4 00	5 60	6 40	4 70	5 60	1 20	» 50	»	» 60	1 40	» 60
WAREMME	3 40	3 00	2 60	3 50	3 60	4 30	4 60	6 20	7 00	5 30	6 20	1 80	1 10	» 60	»	» 80	1 10
FEXHE	3 80	3 40	3 00	3 90	4 00	4 70	5 00	6 60	7 40	5 70	6 60	2 20	1 50	1 00	» 40	» 40	1 40
ANS	4 20	3 80	3 40	4 30	4 40	5 10	5 40	7 00	7 80	6 10	7 00	2 60	1 90	1 40	» 80	»	1 80
DEYNZE	3 40	3 10	2 70	3 50	1 70	1 40	» 70	2 30	3 10	»	1 00	3 50	4 20	4 70	5 30	6 10	5 30
WAEREGHEM	3 90	3 60	3 20	4 00	2 20	1 90	1 20	2 80	3 60	» 50	» 50	4 00	4 70	5 20	5 80	6 60	5 80
HARLEBEKE	4 20	3 90	3 50	4 30	2 50	2 20	1 50	3 10	3 90	» 80	» 20	4 30	5 00	5 50	6 10	6 90	6 10
COURTRAY	4 30	4 00	3 60	4 40	2 60	2 30	1 60	3 20	4 00	1 00	»	4 40	5 10	5 60	6 20	7 00	6 20
VELM ET ST-TROND	3 40	3 00	2 60	3 50	3 80	4 30	4 60	6 20	7 00	5 30	6 20	1 80	1 10	» 60	1 10	1 80	»

50

TARIF N° 4.

(Prix calculé pour 100 kilogrammes)

Transport de fonds et valeurs à domicile.

STATIONS DE DÉPART	LIGNE DU MIDI.						
	STATIONS DE DESTINATION.						
	BRUXELLES	FOREST.	RUYSBROECK	LOTH	HAL	LEMBECK.	TURISE
BRUXELLES	"	" 40	" 40	60	" 60	" 80	" 80
FOREST	" 40	"	" 40	60	" 60	" 80	" 80
RUYSBROECK	" 40	" 40		40	" 40	" 60	" 60
LOTH	" 60	" 60	40	"	" 40	" 80	" 60
HAL	" 60	" 60	40	" 40	"	" 40	" 40
LEMBECK	" 80	" 80	" 60	" 60	40	"	" 40
TURISE	" 80	" 80	60	" 60	" 40	" 40	"

OBSERVATIONS.

Les bagages des voyageurs sont transportés gratuitement jusqu'à concurrence d'un poids de 20 kilog. pour autant que ce soient des objets que le voyageur peut garder près de lui, et il en charge l'Administration, il recevra un bulletin qui lui paiera 10 centimes.

Tous les bagages qui, sous un volume d'un quart de mètre cube, pèsent moins de 100 kilogrammes, et proportionnellement, sont taxés d'après leurs dimensions.

Le prix fixe pour 100 kilogrammes sera perçu pour chaque quart de mètre cube.

Les bagages qui ne porteront pas d'une manière suffisante l'indication du nom du voyageur auquel ils appartiennent, et de la station où il se rend, ainsi que ceux qui ne seraient pas emballés de manière à en garantir la conservation, pourront être refusés.

Les bagages seront reçus au bureau au plus tard un quart d'heure avant le départ du convoi par lequel ils devront être expédiés.

Passé ce délai, ils ne seront admis qu'après le départ du convoi pour être expédiés par le convoi suivant.

SOMMES	10 LIEUES et au-dessous	11 à 20 LIEUES	21 à 30 LIEUES	31 à 40 LIEUES	41 à 50 LIEUES
De 1 à 100 francs.	50	" 70	90	1 10	1 30
De 101 à 500 francs	" 65	" 95	1 25	1 50	1 75
De 501 à 1 000 francs	" 80	1 20	1 60	2 00	2 30
De 1 001 à 3 000 p. 100/100	" 50	75	1 00	1 20	1 40
Pour chaque mille au dessus des trois premiers 1 000 p. 100/100	" 25	" 45	60	85	1 00
Or et papiers de valeur p. 100	35	" 55	70	80	1 00

OBSERVATIONS.

Les valeurs et les articles de finances ne sont admis au transport que renfermés dans des baies, des sacs ou paquets ficelés et cachetés. Le contenu en sera déclaré et la lettre de voiture portera une empreinte en cire à cacheter, semblable à celle qui se trouvera sur les baies, sacs et paquets.

Le transport ou retour de sommes perçues pour remboursement est assujéti à toutes les formalités prescrites pour le transport des valeurs.

TARIF N° 5.

Transport de voitures.

OBJETS A TRANSPORTER	10 LIEUES et au-dessous	11 à 20 LIEUES	21 à 30 LIEUES	31 à 40 LIEUES	41 à 50 LIEUES
2 voitures à 2 roues ou 1 voiture à 4 roues (occupant 1 waggon)	25 00	40 00	55 00	70 00	80 00
1 voiture à 2 roues (occupant 1 waggon)	18 00	30 00	43 00	50 00	60 00

OBSERVATIONS.

Aux stations intermédiaires, les transports de voitures doivent être annoncés au moins 24 heures d'avance.

TARIF N° 6.

Transport de chevaux et bétail.

OBJETS A TRANSPORTER	10 LIEUES et au-dessous	11 à 20 LIEUES	21 à 30 LIEUES	31 à 40 LIEUES	41 à 50 LIEUES
3 chevaux (1 waggon)	26 00	45 00	60 00	75 00	85 00
2 chevaux	20 00	34 00	45 00	57 00	67 00
1 cheval	15 00	25 00	35 00	43 00	50 00
6 bœufs, vaches (1 waggon)	26 00	45 00	60 00	75 00	85 00
4 ou 5 id	23 00	39 00	50 00	61 00	70 00
2 ou 3 id	14 00	25 00	33 00	39 00	44 00
1 id	9 00	16 00	20 00	26 00	29 00
Pores, moutons, par 20	14 00	20 00	33 00	39 00	43 00
Id id par 10	9 00	16 00	20 00	26 00	29 00
Id id par tête	1 50	2 75	3 75	4 50	5 25

OBSERVATIONS.

Aux stations intermédiaires, les transports de chevaux ou bétail doivent être annoncés au moins 24 heures d'avance.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CHEMIN DE FER.

Transport des marchandises. — Tarif.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté royal du 2 septembre 1840, qui l'autorise à apporter des modifications provisoires aux tarifs du chemin de fer;

Vu les tarifs en vigueur pour le transport des marchandises et du bétail;

Voulant faciliter de plus en plus les opérations du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, être utile au consommateur et accroître en même temps les produits du chemin de fer;

Considérant que la situation actuelle du matériel d'exploitation permet de donner une plus grande extension aux transports;

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Le sel brut et les bois de construction, implicitement classés jusqu'ici dans la 2^e catégorie du tarif n° 2, sont rangés dans la 1^{re} catégorie du même tarif.

ART. 2.

Parmi les marchandises de la 1^{re} catégorie du tarif n° 2, le froment, le seigle, l'orge et leurs farines, les pommes de terre, le poisson, les engrais, les cendres de mer, la houille, les fers de fonte, les briques, les pannes, ainsi que le sel brut, jouiront d'une réduction de 10 p. $\frac{1}{100}$ sur les prix du tarif.

ART. 3.

Les tonneaux, caisses, sacs, paniers et tous emballages *vides*, ayant contenu des marchandises transportées par le chemin de fer, seront taxés au retour d'après leur poids réel, aux prix de la 1^{re} catégorie du tarif n° 2

ART. 4.

Les transports de fonds (or, argent ou papier) de 20,000 fr. et au-dessus, seront taxés d'après les prix fixés par $\frac{1}{1000}$, pour les sommes dépassant 3,000 fr., sur lesquels il sera accordé en outre une remise de 20 p. $\frac{1}{100}$.

ART. 5.

Le prix du transport du bétail pour cinq lieues et au-dessous est fixé à la moitié de la taxe établie pour dix lieues. Dans aucun cas, le waggon *complètement chargé* de petit bétail ne pourra être taxé au-delà du prix fixé pour une charge complète de bœufs.

ART. 6.

Les dispositions qui précèdent recevront leur exécution à dater du 1^{er} décembre prochain et ne seront définitives qu'après avoir reçu l'approbation royale.

Expédition du présent arrêté sera adressée à M. le directeur de l'administration de chemins de fer en exploitation, qui est chargé d'en assurer l'exécution.

Bruxelles, le 16 novembre 1840.

CH. ROGIER.

TARIF GÉNÉRAL DU PRIX DES PLACES DE VOYAGEURS,

Tabl. n° XII 5°.

CONFORMÉMENT AUX ARRÊTÉS DES 3 FÉVRIER, 10 AOUT ET 5 OCTOBRE 1839 ET DU 15 AVRIL 1840.

STATIONS.	LIGNE DE L'EST.																					LIGNE DE L'OUEST.																		LIGNE DU NORD.														
	ST-TROND.			ANS.			WAREMME.			LANDEN.			TIRLEMONT.			VERTRYCK.			LOUVAIN.			HAECHT.			COURTRAY.			OSTENDE.			BRUGES.			AELTRE.			GAND.			WETTEREN.			TERMONDE.			ANVERS.			MALINES.			VILVORDE.		
	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.
BRUXELLES.....	6 50	4 25	3 00	8 00	5 50	4 00	6 50	4 25	3 00	5 75	3 75	2 75	4 75	3 25	2 25	4 00	2 50	1 75	3 00	2 00	1 25	3 00	2 00	1 25	8 00	5 50	4 00	10 00	6 50	5 00	8 00	5 50	4 00	6 50	4 25	3 25	5 00	3 25	2 25	4 25	2 75	2 00	3 25	2 00	1 50	3 50	2 25	1 75	2 00	1 25	1 00	1 25	. 75	. 50
VILVORDE.....	6 00	4 00	3 00	7 50	5 00	3 75	6 00	4 00	3 00	5 50	3 50	2 50	4 25	3 00	2 00	3 50	2 50	1 50	2 75	1 75	1 00	2 00	1 25	1 00	8 00	5 50	4 00	10 00	6 50	5 00	8 00	5 50	4 00	6 50	4 25	3 25	5 00	3 25	2 25	4 25	2 75	2 00	3 25	2 00	1 50	3 25	2 00	1 50	1 25	. 75	. 50			
MALINES.....	5 50	3 50	2 75	7 00	4 75	3 50	5 50	3 50	2 75	4 50	3 00	2 25	3 50	2 25	1 75	3 00	1 75	1 25	2 00	1 25	1 00	1 25	. 75	. 50	7 00	4 75	3 50	8 75	5 75	4 25	7 00	4 75	3 50	5 75	3 75	2 75	4 00	2 50	1 75	3 50	2 25	1 50	2 00	1 25	1 00									
DUFFEL.....	6 00	4 00	3 00	7 50	5 00	3 75	6 00	4 00	3 00	5 50	3 50	2 50	4 25	3 00	2 00	3 75	2 75	1 75	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00	7 50	5 00	3 75	10 00	6 50	5 00	8 00	5 50	4 00	6 50	4 25	3 25	5 00	3 25	2 25	4 25	2 75	2 00	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00						
ANVERS.....	7 00	4 75	3 50	9 00	6 00	4 50	7 00	4 75	3 50	6 00	4 00	3 00	5 50	3 50	2 50	4 25	3 00	2 00	3 50	2 25	1 75	3 25	2 00	1 50	8 00	5 50	4 00	10 00	6 50	5 00	8 00	5 50	4 00	6 50	4 25	3 25	5 00	3 25	2 25	4 25	2 75	2 00	3 25	2 00	1 50									
CAPPELLE.....	6 00	4 00	3 00	7 50	5 00	3 75	6 00	4 00	3 00	5 50	3 50	2 50	4 25	3 00	2 00	3 75	2 75	1 75	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00	7 00	4 75	3 50	8 75	5 75	4 25	7 00	4 75	3 50	5 50	3 50	2 75	4 00	2 50	1 75	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00									
MALDEREN.....	7 00	4 75	3 50	9 00	6 00	4 50	7 00	4 75	3 50	6 00	4 00	3 00	5 50	3 50	2 50	4 25	3 00	2 00	3 50	2 25	1 75	3 25	2 00	1 50	6 50	4 25	3 25	8 00	5 50	4 00	6 50	4 25	3 25	4 50	3 00	2 25	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00	1 25	. 75	. 50									
TERMONDE.....	7 00	4 75	3 50	9 00	6 00	4 50	7 00	4 75	3 50	6 00	4 00	3 00	5 50	3 50	2 50	4 25	3 00	2 00	3 50	2 25	1 75	3 25	2 00	1 50	5 50	3 50	2 75	7 00	4 75	3 50	5 50	3 50	2 75	3 50	2 25	1 75	2 00	1 25	1 00	1 50	1 00	. 75												
AUDEGHEM.....	7 00	4 75	3 50	9 00	6 00	4 50	7 00	4 75	3 50	6 00	4 00	3 00	5 50	3 50	2 50	4 25	3 00	2 00	3 50	2 25	1 75	3 25	2 00	1 50	5 50	3 50	2 75	7 00	4 75	3 50	5 50	3 50	2 75	3 50	2 25	1 75	2 00	1 25	1 00	1 50	1 00	. 75												
WETTEREN.....	8 00	5 50	4 00	10 00	6 50	5 00	8 00	5 50	4 00	7 00	4 75	3 50	6 50	4 25	3 25	5 75	3 75	2 75	5 00	3 25	2 25	4 25	2 75	2 00	4 50	3 00	2 25	6 50	4 25	3 25	4 50	3 00	2 25	3 25	2 00	1 50	1 50	1 00	. 75															
GAND.....	9 00	6 00	4 50	10 75	7 00	5 25	9 00	6 00	4 50	8 00	5 50	4 00	7 00	4 75	3 50	6 50	4 25	3 25	5 75	3 75	2 75	5 00	3 25	2 25	3 50	2 25	1 75	5 50	3 50	2 50	3 50	2 25	1 75	2 00	1 25	1 00																		
LANDEGHEM.....	10 00	6 50	5 00	11 50	7 50	5 75	10 00	6 50	5 00	9 00	6 00	4 50	8 50	5 50	4 00	7 50	5 00	3 75	6 50	4 25	3 25	5 75	3 75	2 75	4 25	2 75	2 00	4 50	3 00	2 25	2 75	1 75	1 25	1 25	. 75	. 50																		
AELTRE.....	10 75	7 00	5 25	12 50	8 00	6 25	10 75	7 00	5 25	10 00	6 50	5 00	9 00	6 00	4 50	8 50	5 50	4 00	7 50	5 00	3 75	6 50	4 25	3 25	4 50	3 00	2 25	3 50	2 25	1 75	2 00	1 25	1 00																					
BLOEMENDAEL.....	11 50	7 50	5 75	13 50	8 75	6 75	11 50	7 50	5 75	10 75	7 00	5 25	10 00	6 50	5 00	9 00	6 00	4 50	8 00	5 50	4 00	7 50	5 00	3 75	5 00	3 25	2 50	2 75	1 75	1 25	1 25	. 75	. 50																					
BRUGES.....	12 50	8 00	6 25	14 50	9 25	7 00	12 50	8 00	6 25	11 50	7 50	5 75	10 75	7 00	5 25	9 50	6 25	4 75	9 00	6 00	4 50	8 00	5 50	4 00	5 50	3 50	2 75	2 00	1 25	1 00																								
JABBEKE.....	13 25	8 50	6 50	15 00	9 75	7 25	13 25	8 50	6 50	12 50	8 00	6 25	11 50	7 50	5 75	10 75	7 00	5 25	9 50	6 25	4 75	9 00	6 00	4 50	6 50	4 25	3 25	1 25	. 75	. 50																								
OSTENDE.....	14 00	9 25	7 00	16 00	10 25	7 50	14 50	9 25	7 00	13 25	8 50	6 50	12 00	7 75	6 00	11 25	7 25	5 50	10 75	7 00	5 25	9 50	6 25	4 75	7 00	4 75	3 50																											
COURTRAY.....	12 50	8 00	6 25	14 00	9 25	7 00	12 50	8 00	6 25	11 50	7 50	5 75	10 50	7 00	5 25	9 50	6 25	4 75	9 00	6 00	4 50	8 00	5 50	4 00																														
HAECHT.....	4 50	3 00	2 25	6 50	4 25	3 25	4 50	3 00	2 25	3 50	2 25	1 75	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00	1 25	. 75	. 50																																	
WESPELAER.....	4 50	3 00	2 25	6 50	4 25	3 25	4 50	3 00	2 25	3 50	2 25	1 75	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00	1 25	. 75	. 50																																	
LOUVAIN.....	3 50	2 25	1 75	5 50	3 50	2 75	3 50	2 25	1 75	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00	1 25	. 75	. 50																																				
VERTRYCK.....	3 25	2 00	1 50	4 50	3 00	2 25	3 25	2 00	1 50	2 00	1 25	1 00	1 25	. 75	. 50																																							
TIRLEMONT.....	2 00	1 25	1 00	3 50	2 25	1 75	2 00	1 25	1 00	1 25	. 75	. 50																																										
LANDEN.....	1 25	. 75	. 50	3 25	2 00	1 50	1 25	. 75	. 50																																													
WAREMME.....	2 00	1 25	1 00	2 00	1 25	1 00																																																
ANS.....	3 50	2 25	1 75																																																			

LIGNE DU MIDI.
SECTION DE BRUXELLES A TUBISE.

BRUXELLES.	FOREST.	RUYSBROEK.	LOTH.	HAL.	LEMBEËK.	TUBISE.											
D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.	D.	C.	W.
. 75	. 50	. 25	1 00	. 65	. 35	1 25	. 75	. 50	1 50	1 00	. 75	1 75	1 25	. 90	2 00	1 50	1 00

OBSERVATIONS.
Par disposition ministérielle, du 21 juin 1839, le prix des places de waggon pour les trains de 2^e classe a été fixé à 35 centimes de Station à Station intermédiaire.

TABLEAU N° XIII.

ÉTAT DE SITUATION
DES FOURNITURES DE RAILS ET ACCESSOIRES,
AU 31 DÉCEMBRE 1840.

ÉTAT DE SITUATION DES FOURNITURES

A. — Marchés soldés

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES MARCHÉS.											QUANTITÉS				
	Direction chargée de la réception et emploi.	DATE DE L'APPROBATION.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	CAHIER DES CHARGES servant de base à l'entreprise.		OBJET DES MARCHÉS.						POIDS FOURNI.				
				DATE DU CAHIER DES CHARGES.	ESPÈCE DE RAILS.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES ET CLAVETTES.		RAILS.	GOUSSETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.		
						Quantités.	Prix.	Quantités.	Prix.	Quantités.	Prix.					
Lilogr.		mèt.		tonn.		fr.		tonn.		fr.		kilogr.				
1	S. et DR	1834. 13 mai.	Gordons et C ^o ... (De Cardiff)		91	4.57	200	11 14						203,000		
2	Id.	22 juill.	Cockeill..... (De Senning.)	25 juin 1834, (1 ^{er} lot.)	90	4.57	2,000	360 00	725	253 00	100	550 00	1,989,229	756,211	104,603	
3	Id.	id.	Dupont..... (De Fayt)	Id. 2 ^e lot.	80	4.57	2,000	360 00 440 00	725	253 00 315 00	110	550 00 720 00	1,697,552	688,267	88,309	
5	Id.	1836. 4 juill.	Cockeill.....	12 mars 1835, modifié.	99	4.57	2,000	450 00	P. m.	à	P. m.	à	2,078,102	886,677	112,504	
6	Id.	26 oct.	Dupont.....	25 juin 1834.				440 00	150	325 00	60	730 00		155,304	50,293	
7	DR.	1837. 13 janv.	Henrard..... (De Conillet)	16 août 1836.	99	4.57	1,000	440 00 435 00 440 00	P. m.	à	P. m.	à	1,000,552	389,531	46,344	
8	S.	20 janv.	Lamarche..... (D'Angré.)	Id.	99	4.57	1,000	457 50	401	367 50	45½	737 50	999,553	411,857	50,712	
9	DR.	27 fév.	Cockeill.....	Id.	99	4.57	1,000	435 00 420 00	P. m.	à	P. m.	à	1,007,379	527,896	54,633	
10	Id.	25 juill.	Henrard.....	Id.	99	4.57	500	430 00 420 00	P. m.	à	P. m.	à	500,162	189,806	18,726	
11	Id.	5 oct.	De Dorlodot... (D'Acoz)	Id.	99	4.57	500	430 00 420 00	P. m.	à	P. m.	à	499,835	195,461	22,195	
12	S.	6 nov.	Cockeill.....	Id.	99	4.57	200	424 50 420 00	P. m.	à	P. m.	à	200,395	90,836	6,808	
13	Id.	Id.	Lamarche....	Id.	99	4.57	200	424 50 420 00	80	334 50 330 00	9	734 50 730 00	200,475	88,218	10,580	
14	Id.	Id.	De Dorlodot...	Id.	99	4.57	200	420 00	P. m.	à	P. m.	à	200,341	79,089	8,722	
15	Id.	Id.	Henrard.....	Id.	99	4.57	200	420 00	P. m.	à	P. m.	à	514,005	200,270	22,298	
16	DR.	20 déc.	De Dorlodot...	Id.	99	4.57	200	418 00 422 00 418 00	P. m.	à	P. m.	à	200,026	78,269	8,833	
17	Id.	1838. 26 mars.	Lamarche.....	Id.	99	4.57	500	426 00 418 00	P. m.	à	P. m.	à	505,857	200,280	24,332	
18	Id.	id.	Henrard.....	Id.	99	4.57	500	422 00 418 00	P. m.	à	P. m.	à	499,995	190,521	22,440	
19	Id.	id.	De Dorlodot...	Id.	99	4.57	500	422 00 418 00	P. m.	à	P. m.	à	500,144	194,956	22,336	
21	Id.	9 mai.	Marcellis..... (De Liège)	Id.				400 00	P. m.	à				18,625		
22	Id.	30 juin.	De Dorlodot...	Id.	99	4.57	200	410 00 400 00	P. m.	à	P. m.	à	201,394	78,629	8,823	
23	Id.	id.	Henrard.....	Id.	99	4.57	200	410 00 400 00	P. m.	à	P. m.	à	199,892	80,350	9,243	
24	Id.	4 juill.	Lamarche.....	Id.	99	4.57	200	410 00 400 00	P. m.	à	P. m.	à	201,430	95,405	9,657	
Ensemble.....							13,600					13,899,318		5,596,448	702,291	

antérieurement au 1^{er} octobre 1839.

ET VALEURS FOURNIES.			DÉSIGNATION DE L'EMPLOI.								
MONTANT TOTAL.			DATE DU DERNIER CERTIFICAT DE PAIEMENT.	SECTIONS LIVRÉES A L'EXPLOITATION.			SECTIONS EN COURS D'EXÉCUTION.				
DES LIVRAISONS EFFECTUÉES.	DES PAIEMENTS EFFECTUÉS JUSQU'AU 30 SEPT. 1839.	RESTANT A PAYER AU 30 SEPT. 1839.		Quantités rails fournies.	VALEUR TOTALE Y COMPRIS LES ACCESSOIRES.	Nombre de kilom. simple voie.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	Quantités rails fournies.	VALEUR TOTALE Y COMPRIS LES ACCESSOIRES.	Nombre de kilom. simple voie.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.
fr.	fr.	fr.	tonn.	fr.	kilom.		tonn.	fr.	kilom.		
60,792 00	60,792 00	•	203	60,792	5	Bruxelles et Anvers.	•	•	•	•	
966,432 90	966,432 90	•	1,989	966,433	50	Diverses actuellement en exploitation.	•	•	•	•	
837,621 76	837,621 76	•	1,697	837,622	48	Id.	•	•	•	•	
1,284,998 52	1,284,998 52	•	2,078	1,284,999	48	Id.	•	•	•	•	
87,187 70	87,187 70	•	•	87,188	•	Id.	•	•	•	•	
631,449 22	631,449 22	•	1,000	631,449	23	Id.	•	•	•	•	
638,183 27	638,183 27	•	882	568,369	20 $\frac{1}{2}$	Id.	117	69,814	2 $\frac{1}{2}$	Ans à la frontière.	
690,696 39	690,696 39	•	1,007	690,696	23	Id.	•	•	•	•	
287,230 56	287,230 56	•	500	287,230	11 $\frac{1}{2}$	Id.	•	•	•	•	
295,684 40	295,684 40	•	499	295,684	11 $\frac{1}{2}$	Id.	•	•	•	•	
120,452 80	120,452 80	•	•	•	•	•	200	120,453	4 $\frac{1}{2}$	Ans à la frontière.	
121,037 06	121,037 06	•	•	•	•	•	200	121,037	4 $\frac{1}{2}$	Id.	
116,609 65	116,609 65	•	200	116,609	4 $\frac{1}{2}$	Bruxelles à Malines.	•	•	•	•	
298,248 74	298,248 74	•	514	298,249	10	Id.	•	•	•	•	
122,026 84	122,026 84	•	200	122,027	4 $\frac{1}{2}$	Sections en exploitat.	•	•	•	•	
297,445 27	297,445 27	•	505	397,445	11 $\frac{1}{2}$	Id.	•	•	•	•	
286,234 57	286,234 57	•	500	286,235	11 $\frac{1}{2}$	Id.	•	•	•	•	
289,073 99	289,073 99	•	500	289,074	11 $\frac{1}{2}$	Id.	•	•	•	•	
5,773 75	5,773 75	•	•	5,774	•	Id.	•	•	•	•	
113,122 63	113,122 63	•	201	113,123	4 $\frac{1}{2}$	Id.	•	•	•	•	
113,334 32	113,334 32	•	200	113,334	4 $\frac{1}{2}$	Id.	•	•	•	•	
118,921 75	118,921 75	•	201	118,922	4 $\frac{1}{2}$	Id.	•	•	•	•	
7,782,558 09	7,782,558 09	•	12876	7,471,254 09	307 $\frac{1}{2}$	.....	517	311,304	11 $\frac{1}{2}$	.....

Suite de l'ETAT DE SITUATION DES FOURNITURES

B. — Anciens marchés soldés depuis le

NUMERO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES MARCHÉS.											QUANTITÉS			
	Direction chargée de la réception et emploi.	DATE DE L'APPROBATION.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	CAHIER DES CHARGES servant de base à l'entreprise.		OBJET DES MARCHÉS.						POIDS FOURNI.			
				DATE DU CAHIER DES CHARGES.	ESPECE DE RAILS.		RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES ET CLAVETTES.		RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.
					Poids par 5 portées (longueur pour 5 portées).	Quantités.	Prix.	Quantités.	Prix.	Quantités.	Prix.				
				kilog.	mètre.	tonn.	fr.	tonn.	fr.	tonn.	fr.	kilogr.	kilogr.	kitogr.	
4	S. et Dll	1835. 24 juin.	Cockerill	12 mars 1835, modifié.	99	4.57	4,000	370 00	à	255 00	P.m.	695 00	3,998,424	1,727,023	171,610
20	V.	1838. 2 mai.	Cockerill	16 août 1836.	99	4.57	480	380 00	à	265 00	P.m.	605 00	480,051	193,749	21,772
25	N.	" 12 sept.	Henrard	14 août 1838.	125	5.00	490	413 00	à	291 00	P.m.	692 00	489,509	205,178	20,027
26	Id.	" id.	De Dordodot	Id.	125	5.00	360	416 00	à	302 00	P.m.	705 00	356,822	150,789	14,671
27	N.	" 18 déc.	La Marche	16 août 1838	99	4.57	600	365 00	à	250 00	P.m.	590 00	617,052	260,675	32,270
28	S.	" 19 déc.	La Marche	Id.	99	4.57	600	370 00	à	250 00	P.m.	650 00	604,099	254,236	29,557
29	DM.	" 20 déc.	Goffart (De Monceau)	19 déc. 1838.	112½	4.50	1,035	340 00	à	250 00	P.m.	600 00	1,035,000	427,000	48,000
30	N.	" id.	Henrard	14 août 1838.	125	5.00	315	177½	à	7½	600 00	177,762	74,320	7,575	
31	N.	" 22 déc.	De Dordodot	Id.	125	5.00	162	243½	à	77	600 00	240,536	100,580	9,972	
32	V. G.	" id.	De Dordodot	19 déc. 1838.	112½	4.50	325	220½	à	91	600 00	215,546	90,077	9,800	
33	DM.	1839. 15 janv.	Dupont	Id.	112½	4.50	400	234	à	97	600 00	160,842	67,261	6,560	
34	M.	" 18 janv.	Cockerill	Id.	112½	4.50	2,000	275	à	86½	600 00	231,936	96,949	9,958	
35	Id.	" 22 janv.	Henrard	16 août 1836.	99	4.57	356	325	à	125	600 00	274,972	112,744	12,325	
36	S.	" id.	De Dordodot	Id.	99	4.57	150	400	à	165	600 00	325,000	129,954	14,204	
37	Id.	" 13 fév.	Marcellis	Id.	"	"	356	340 00	à	800	600 00	400,000	165,000	19,000	
38	N.	" 9 mars.	La Marche	24 déc. 1838.	112½	4.50	303½	370 00	à	143	600 00	1,974,247	799,663	62,519	
39	Id.	" 6 avril.	De Dordodot	14 août 1838.	125	5.00	101½	370 00	à	60	600 00	360,247	141,361	16,516	
40	Id.	" 29 avril.	Marcellis	Id.	"	"	150	370 00	à	250 00	600 00	150,551	58,452	6,974	
41	V.	" id.	Delloye (De Bouyoux)	19 déc. 1838.	112½	4.50	250	150	à	250 00	600 00	150,042	150,042	"	
42	G.	" 27 juin.	Marcellis	Id.	"	"	209½	86½	à	8½	600 00	209,250	86,500	8,300	
43	N.	" 22 juill.	Marcellis	14 août 1838.	125	5.00	247½	125½	à	12½	600 00	306,925	125,243	12,839	
44	Id.	" id.	Michiels (D'Ugrie)	24 déc. 1838.	112½	4.50	247½	102½	à	10	600 00	249,058	102,877	8,275	
45	Id.	" 4 août.	Michiels	Id.	112½	4.50	600	42½	à	4½	600 00	99,010	42,048	4,100	
46	V.	" 5 août.	Cockerill	16 août 1836.	99	4.57	67	14½	à	250 00	"	4,700	9,400	"	
47	Id.	" id.	De Dordodot	19 déc. 1838.	109	4.50	50	"	à	"	"	"	"	"	
48	Id.	" 11 août.	Lentz de Tiennes (De Couron-Meuse)	Id.	"	"	"	"	à	"	"	"	"	"	
49	Id.	" id.	Delloye	Id.	"	"	400	"	à	19	600 00	400,000	"	19,000	
50	Id.	" id.	Delloye	Id.	"	"	"	"	à	170	250 00	"	141,595	"	
51	N.	" id.	De Dordodot	Id.	"	"	650	"	à	27	600 00	650,250	"	27,209	
52	Id.	" id.	De Dordodot	Id.	"	"	150	"	à	6	600 00	151,598	"	6,238	
53	Id.	" id.	Destombes (D'Hourpes)	Id.	"	"	"	333	à	250 00	"	"	330,661	"	
54	Id.	" id.	Marcellis	Id.	"	"	"	248	à	250 00	"	"	248,875	"	
55	DM.	" id.	Dupont	Id.	"	"	600	248	à	28	600 00	600,573	250,108	28,074	
56	Id.	" id.	Goffart	Id.	"	"	663	340 00	à	250 00	P.m.	600 00	662,793	271,465	30,056
57	Id.	" id.	Goffart	Id.	"	"	200	340 00	à	250 00	P.m.	600 00	"	"	
58	Id.	" id.	Henrard	Id.	"	"	831	340 00	à	39	600 00	434,334	"	16,576	
59	Id.	" id.	Gendebien (De Châtelineau)	Id.	"	"	"	343	à	250 00	"	"	342,920	"	
60	M.	" id.	Henrard	16 août 1836.	"	"	"	"	à	10	600 00	"	"	"	
61	Id.	" 3 oct.	Henrard	Id.	"	"	"	"	à	4	600 00	"	"	"	
62	Id.	" 11 oct.	Marcellis	Id.	"	"	"	"	à	250 00	"	"	"	20,741	
Ensemble							18,309½						17,698,210	7,854,931	779,376

1^{er} octobre 1839 ou en cours de livraison.

ET VALEURS FOURNIES.			DÉSIGNATION DE L'EMPLOI.									
MONTANT TOTAL			DATE DU DERNIER CERTIFICAT DE PAIEMENT	SECTIONNÉS LIVRÉS A L'EXPLOITATION			SECTIONNÉS EN COURS D'EXECUTION					
DES LIVRAISONS EFFECTUES	DES PAIEMENTS EFFECTUES JUSQU'AU 31 DEC 1840	RISTANT A PAYER AU 31 DEC 1840		Quantités rails fournies	VALEUR TOTALE Y COMPRIS LES ACCESSOIRES	Valeur de l'ion et le p. v. c.	DÉSIGNATION DES SECTIONNÉS	Quantités rails fournies	VALEUR TOTALE Y COMPRIS LES ACCESSOIRES	Valeur de l'ion et le p. v. c.	DÉSIGNATION DES SECTIONNÉS	
fr	fr	fr	tonn	fr	kl		tonn	fr	kl			
2,022,135 09	1,979,902 27	42,232 82	29	2,323	1,165,100 00	53	1,675	837,035 09	08	Ans à la frontière		
268,639 99	268,639 99	"	25	460	268,639 99	11	"	"	"	"		
229,743 76	229,743 76	"	22	489	229,743 76	9½	"	"	"	"		
167,819 33	167,819 33	"	22	366	167,819 33	7	"	"	"	"		
314,883 50	314,883 50	"	11	617	314,883 50	14	"	"	"	"		
306,287 68	306,287 68	"	25	"	"	"	604	306,287 68	13½	Ans à la frontière		
487,450 07	487,450 07	"	22	1,035	487,450 07	"	"	"	"	"		
83,560 68	83,560 68	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
147,797 56	147,797 56	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
147,897 32	147,897 32	"	22	1,018	492,166 00	21	"	"	"	"		
112,910 44	112,910 44	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
101,684 89	101,684 89	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
75,437 53	75,437 53	"	22	608	286,192 71	12	"	"	"	"		
109,070 29	109,070 29	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
129,071 58	129,071 58	"	21	275	129,071 58	5½	"	"	"	"		
151,510 90	132,572 00	18,938 87	20	"	"	"	325	151,510 90	6½	Liège à Soignies		
188,650 00	188,650 00	"	10	"	"	"	400	188,650 00	8	Tubise à Mons		
915,637 13	915,637 13	"	25	1,974	915,637 13	39	"	"	"	"		
179,367 04	179,367 04	"	13	360	179,367 04	8	"	"	"	"		
74,849 97	74,849 97	"	10	"	"	"	150	74,849 97	3½	Liège à Chaulfontaine		
37,510 50	37,510 50	"	15	"	"	"	"	37,510 50	"	Liège à la frontière		
97,750 00	85,531 25	12,218 75	4	"	"	"	"	"	"	"		
143,368 63	125,447 67	17,921 08	6	"	"	"	765	356,482 62	15½	Courtray à la frontière.		
118,363 97	100,943 47	14,420 50	6	"	"	"	"	"	"	"		
46,635 40	46,635 40	"	22	99	46,635 40	2	"	"	"	"		
1,175 00	1,175 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
2,350 00	2,350 00	"	22	"	3,525 00	"	"	"	"	"		
118,420 19	111,018 93	7,401 26	7	"	"	"	250	118,420 19	5	Namur à Mornimont		
880 50	880 50	"	27	"	880 50	"	"	"	"	"		
35,543 62	31,100 67	4,442 95	16	"	"	"	"	35,543 62	"	Courtray à la frontière		
83,358 82	72,940 00	10,418 82	13	"	"	"	243	83,358 82	5	Courtray à la frontière		
218,050 16	190,793 89	27,256 27	24	"	"	"	600	218,050 16	12	Mouscron à Tournay		
39,560 98	39,560 98	"	25	66	39,560 98	1½	"	"	"	"		
22,448 48	22,448 48	"	21	50	22,448 48	1	"	"	"	"		
42,750 00	37,406 25	5,343 75	24	"	"	"	"	42,750 00	"	Namur à Mornimont.		
147,400 00	131,879 64	15,520 36	24	"	"	"	400	147,400 00	8½	Namur à Mornimont		
35,398 75	30,973 91	4,424 84	19	"	"	"	"	35,398 75	8½	Namur à Mornimont		
237,410 40	207,734 10	29,676 30	24	650	237,410 40	13½	"	"	"	Namur à Mornimont		
55,286 12	48,375 35	6,910 77	24	"	"	"	151	55,286 12	3	Mouscron à Tournay		
82,665 25	72,332 10	10,333 15	27	"	67,192 75	"	"	15,472 50	"	Mouscron à Tournay.		
62,218 75	54,441 41	7,777 34	10	"	"	"	"	62,218 75	"	Mouscron à Tournay		
283,566 37	248,120 59	35,445 78	19	"	"	"	600	283,566 37	12½	Soignies à Mons		
311,249 47	272,343 29	38,906 18	30	"	"	"	662	311,249 47	13,	Soignies à Mons		
157,619 16	137,916 76	19,702 40	13	"	"	"	434	157,619 16	9	Braine le C ^{te} à Feluy		
85,730 00	75,013 75	10,716 25	14	"	"	"	"	85,730 00	"	Idem.		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
5,185 25	5,185 25	"	4	"	5,185 25	"	"	"	"	"		
8,683,300 54	8,343,292 10	340,008 44	"	10,430	5,078,909 87	219½	7,261	3,604,390 67	153½	"		

TAB. XIII.

NUMERO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES MARCHÉS.											QUANTITÉS			
	Direction chargée de la réception et emploi.	DATE DE L'APPROBATION.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	CAHIER DES CHARGES (servant de base à l'entreprise).		OBJET DES MARCHÉS.						POIDS FOURNI.			
				DATE DU CAHIER DES CHARGES.	ESPÈCE DE RAILS.		RAILS.		BOUSSINETS.		CHEVILLES ET CLAVETTES.		RAILS.	BOUSSETTES.	CHEVILLES ET CLAVETTES.
					Poids par 5 portées.	Longueur par 5 portées.	Quantités.	Prix.	Quantités.	Prix.	Quantités.	Prix.			
				kilog.	mètres.	tonn.	fr.	tonn.	fr.	tonn.	fr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	
63	M.	1839 9 déc.	Henrard.....	19 déc. 1838.	109	4.50	200	340 00	97	250 00	10	600 00	200,144	98,888	10,127
64	N.	" 14 déc.	Marcellis.....	24 déc. 1838.	112½	4.50	"	"	164	250 00	11	600 00	"	163,384	10,093
65	V.	1840 3 janv.	Cockerill.....	"	"	"	"	"	1470 285	304 50 900 00	230 541	703 00 1,200 00	"	1,470 285	230 541
66	M.	" 6 fév.	Henrard.....	"	"	"	"	"	"	"	"	P.m.	600 00	"	"
67	M.	" 11 fév.	Id.	19 déc. 1838.	109	4.50	200	340 00	97	250 00	10	600 00	202,720	71,007	6,341
		" 5 mars.	Id.	16 fév. 1840.	112½	4.50	395	274 90	126½	189 90	10½	549 90	271,047	"	"
		" id.	Id.	"	"	"	550	274 90	227½	189 90	25	549 90	"	"	"
68	....	" id.	Id.	"	"	"	550	274 90	227½	189 90	25	549 90	564,239	231,016	24,912
		" id.	Id.	"	"	"	170	259 90	70½	174 90	7½	539 90	"	"	"
		" id.	Id.	"	"	"	500	259 90	206¾	174 90	22½	539 90	"	"	"
69	"	" 6 mars.	De Dorsodot....	16 fév. 1840.	112½	4.50	800	259 90	331	174 90	36	539 90	"	"	"
70	DII.	" 10 mars.	Henrard.....	Id.	112½	4.50	500	259 90	206¾	174 90	22½	539 90	"	"	"
		" 21 mars.	Bestombes.....	Id.	112½	4.50	"	"	248¼	174 90	"	"	"	165,506	"
71	G.	" id.	Michiels.....	Id.	"	"	800	259 90	331	174 90	36	539 90	336,006	138,423	15,312
		" id.	Desoer.....	Id.	"	"	"	"	248¼	174 90	"	"	"	"	"
		" id.	Delloye.....	Id.	"	"	600	259 90	"	"	27	539 90	302,108	"	15,139
72	N.	" 21 août.	Henrard.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,888	"
73	M.	" 29 oct.	Marcellis.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,989
	M.	" 7 nov.	Henrard.....	17 septembre.	123½	4.57	891	"	393	"	38	"	"	"	"
		" id.	Delloye.....	"	"	"	648	247 25	286	156 50	28	481 50	"	"	"
		" id.	Goffart.....	"	"	"	675	"	298	"	29	"	"	"	"
		" id.	De Dorsodot....	"	"	"	767	"	339	"	33	"	"	"	"
74		" 9 déc.	Pastor.....	"	"	"	1,053	244 00	464	154 00	45	480 00	369,676	"	"
		" id.	Id.	"	"	"	1,219	239 00	535	149 00	51	475 00	"	"	"
		" id.	Id.	"	"	"	486	257 00	204	164 00	13	489 00	"	"	"
75	M.	" 16 déc.	De Dorsodot....	14 août 1838.	125	5.00	15	274 90	P.m.	174 90	P.m.	539 90	"	"	"
			Ensemble				11,019						2,245,940	877,867	85,684
RÉCAPITULATION.															
							tonn.						kilogr.	kilogr.	kilogr.
A. Marchés soldés antérieurement au 1 ^{er} octobre 1839							13,600						13,399,318	5,596,448	702,291
B. Anciens marchés soldés depuis le 1 ^{er} octobre 1839, ou en cours de livraison							18,309½						17,698,210	7,854,931	779,376
C. Marchés nouveaux contractés depuis le 1 ^{er} octobre 1839							11,019						2,245,940	877,867	85,684
TOTAL GÉNÉRAL.							42,928½						33,343,468	14,329,246	1,567,351

58

DES FOURNITURES DE RAILS ET ACCESSOIRES.

depuis le 1^{er} octobre 1839.

ET VALEURS FOURNIES.				DÉSIGNATION DE L'EMPLOI.							
MONTANT TOTAL.			DATE DU DERNIER CERTIFICAT DE PAIEMENT	SECTIONS LIVRÉES A L'EXPLOITATION			SECTIONS EN COURS D'EXÉCUTION				
DES LIVRAISONS EFFECTUÉES.	DES PAIEMENTS REÇUS JUSQU'AU 31 DÉC. 1840	RESTANT A PAYER AU 31 DÉC. 1840		Quantités rails fournies	VALEUR TOTAL Y COMPRIS LES ACCESSOIRES	Nombre de kilom. simple ou double	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	Quantités rails fournies.	VALEUR TOTAL Y COMPRIS LES ACCESSOIRES	Nombre de kilom. simple ou double	DÉSIGNATION DES SECTIONS
fr	fr	fr	tonn	fr	Kilom		tonn	fr	Kilom		
98,347 16	98,347 16	•	200	98,347 16	4	Redoublem ^t de voie	•	•	•	•	
46,901 80	41,039 08	5,862 72	•	•	•	•	•	46,901 80	•	Mouscron a Tournay.	
1,515 70	1,515 70	•	•	1,515 70	•	Landen a St-Froid	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	Ganda Bruges.	•	•	•	•	
90,481 15	90,481 15	•	202	90,481 15	4	Depôt de Wetteren	•	•	•	•	
74,510 82	63,187 50	9,323 32	•	•	•	•	271	74,510 82	5 ¹ / ₂	Mouscron a Tournay	
212,678 56	121,417 77	91,260 79	•	•	•	•	•	•	•	Mons a Quevrain.	
•	•	•	•	•	•	•	564	212,678 56	11 ¹ / ₂	Id.	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Namur a Moinmont	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Moinmont a Charleroy	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Charleroy a Braine le	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Comte.	
28,947 04	2,328 66	3,618 38	•	•	•	•	•	28,947 04	•	Moinmont à Charleroy	
119,805 09	104,829 45	14,975 64	•	•	•	•	336	119,805 09	6 ³ / ₄	Braine le-Comte a	
83,972 45	•	83,972 45	•	•	•	•	302	83,972 45	•	Charleroy	
1,877 73	1,877 73	•	•	1,877 73	•	Station de Hal	•	•	•	Id.	
1,461 62	1,461 62	•	•	1,461 62	•	Louvan a Talemont	•	•	•	Id.	
•	•	•	•	•	•	Redoublem ^t de voie	•	•	•	Charleroy a Braine-le-	
•	•	•	•	•	•	en depot a Louvan.	•	•	•	Comte	
•	•	•	•	•	•	Id.	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	Capelle	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	Termonde.	•	•	•	•	
88,352 56	81,726 12	6,626 44	369	88,352 56	6 ¹ / ₂	Redoublem ^t a Landen	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	Id a Ans	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	Id. a Malines	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	Deynze a Courtay	•	•	•	•	
848,851 68	633,211 94	215,639 74	771	282,035 92	14 ¹ / ₂	•	1,475	566,815 76	29 ¹ / ₂	•	
fr	fr	fr	tonn	fr	Kilom.		tonn	fr	Kilom		
7,782,558 09	7,782,558 09	•	12876	7,471,254 09	307 ¹ / ₂	•	517	311,304 00	11 ³ / ₄	•	
8,683,300 54	8,343,292 10	340,008 44	10430	7,078,000 87	219 ¹ / ₂	•	7261	3,604 390 67	153 ¹ / ₂	•	
848,851 68	633,211 94	215,639 74	771	282,035 92	14 ¹ / ₂	•	1473	566,815 76	29 ¹ / ₂	•	
17,314,710 31	16,759,062 13	555,648 18	24077	12,831,099 88	541 ¹ / ₂	•	9251	4,482,510 43	194 ¹ / ₂	•	

59

TABLEAU N° XIV.

ÉTAT DESCRIPTIF DES STATIONS

A LA DATE DU 1^{er} NOVEMBRE 1840.

ÉTAT DESCRIPTIF DES STATIONS

BATIMENTS EXISTANTS POUR LE SERVICE.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	SERVICE GÉNÉRAL, ADMINISTRATION, DIRECTION, CONTRÔLE, POLICE, MAGASIN CENTRAL.			SERVICE DES VOYAGEURS			SERVICE DES MARCHANDISES.		
	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.
BRUXELLES.	Bureau de contrôle et inspection (a).	12.00 × 7.25	Maçonnerie.	2 salles d'attente.	11.20 × 14.25	Maçonnerie.	Hangar aux marchandises.	47.50 × 27.20	Briques.
	Bâtiment servant d'ambetto pour le concierge.	6.80 × 5.60	Briques.	Passage pour les voyageurs.	6.45 × 14.25	Id.	Bureau de recette pour marchandises, n° 2.	8.10 × 4.00	Charpente.
	Petite baraque de portier.	8.45 × 2.40	Charpente.	Bureau de recette.	18.20 × 7.30	Id.	Bureau aux bagages.	4.00 × 14.25	Maçonnerie.
	Bureau de la direction, n° 1.	17.00 × 9.20	Maçonnerie.				Hangar pour petites marchandises (d)	16.90 × 9.15	Maçonnerie.
	Bureau de la direction, n° 2 (b).	5.50 × 14.25	Id.						
	Bureau pour police.	11.25 × 4.90	Id.						
	Corps-de-garde (c).	11.00 × 4.60	Id.						
	Bureau de la direction.	12.00 × 10.05	Id.						
VILVORDE				Bureau de recette, servant de logement au chef de station (e).	8.45 × 5.35	Maçonnerie.			
				Dépôt de bagages.	7.56 × 4.05	Charpente.			
MALINES	Logement du chef de station.	19.80 × 7.30	Briques.	Salle d'attente	23.20 × 7.25	Briques.	Hangar pour marchandises.	7.25 × 4.20	Charpente.
	Demeure du concierge et corps-de-garde	23.00 × 7.25	Briques.	Bureau de recette.	15.15 × 15.20	Briques.			
	Bureau.	8.00 × 5.40	Briques.	Baraque, boîte à lettres.	8.00 × 4.20	Charpente.			

63

DÉPENDANCES FIXES.

POUR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION.			ENHARCADEMENTS		FOURS	RESERVOIR D'ALIMENTATION DES LOCOMOTIVES	PLATES - FORMES TOURNANTES		ECCENTRIQUES D'ÉVITEMENT		PONTS A PESER.	GRUES DE DÉCHARGE.	GRUES HYDRAULIQUES.	OBSERVATIONS.
DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	P ^r voitures, chevaux et bétail.	Pour charbon et chaux.	A COAK.		POUR LOCOMOTIVES.	POUR VOITURES.	Pour deux voies.	Pour trois voies.				
Remise et dépôt de bois à brûler pour alimenter les locomotives.	22.00 x 5.40	Charpente.												
Forge et fonderie.	64.80 x 13.20	Briques.												
Remise pour locomotives toujours prêtes à partir.	25.80 x 12.60	Briques.												
Remise p ^r réparations des locomotives.	25.80 x 12.60	Briques.												
Hangar p ^r bois à brûler et petite forge p ^r réparations.	16.40 x 6.80	Briques.												
Hangar pour dépôt de ferrailles, coussinets, etc.	12.20 x 4.40	Charpente.												
5 hangars p ^r dépôt de godron, cordages, etc.	6.40 x 16.00	Charpente.												
Hangar pour madriers, brouettes, etc.	26.00 x 14.00	Charpente.												
Hangar p ^r fonderie la graisse.	15.20 x 5.00	Briques.												
Bâtiment servant de magasin de tôles, lattes, etc.	65.40 x 13.00	Briques.												
Hangar appartenant au même bâtiment.	60.40 x 3.40	Charpente.												
Remise pour locomotives.	25.60 x 12.50	Briques.												
Hangar.	12.00 x 5.20	Charpente.												
Forge et magasin de ferrailles.	13.00 x 65.00	Briques.												
Sept hangars p ^r voitures, chars-à-bancs et servant de remise.	57.00 x 5.80	Charpente.												

64

Suite de l'ÉTAT DESCRIPTIF DES STATIONS

BATIMENTS EXISTANTS POUR LE SERVICE.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	SERVICE GÉNÉRAL, ADMINISTRATION, DIRECTION, CONTRÔLE, POLICE, MAGASIN CENTRAL.			SERVICE DES VOYAGEURS.			SERVICE DES MARCHANDISES.		
	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.
MALINES . (Suite.)									
DUFFEL .				Bureau de recette et salle d'attente.	8.10 × 4.20	Charpente.			
				Bureau de recette (non employé).	5.40 × 2.70	Charpente.			
ANVERS .	Logement du chef de station.	10.05 × 7.20	Maçonnerie.	Salle d'attente p' waggons.	5.65 × 7.95	Briques.	Hangar à marchandises.	43.80 × 22.00	Charpente.
	Corps - de - garde.	6.05 × 4.10	Charpente.	Id. pour diligences.	18.20 × 6.40	Charpente.			
	Logement du concierge.	9.46 × 4.00	Charpente.	Id. pour chars-à-bancs et bureau de recettes.	18.20 × 2.50	Charpente.			
				Dépôt de bagages attenant à la salle d'attente.	5.65 × 7.95	Briques.			
MALDEREN .				Bureau de recettes et bureau de bagages (en deux parties).	9.20 × 4.25 4.10 × 3.10	Charpente. (Billes.)			

65

A LA DATE DU 1^{er} NOVEMBRE 1840.

7

DÉPENDANCES FIXES.

POUR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION.			EMBARCADERES		FOURS	RÉSERVOIR	PLATES - FORMES TOURNANTES		EXCENTRIQUES D'ALIGNEMENT		PORTS A PESER.	CRUES DE DÉCHARGE.	CRUES HYDRAULIQUES.	OBSERVATIONS.
DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	Pr voitures, chevaux et bétail	Pour charbon et échant	A COAK	D'ALIMENTATION DES LOCOMOTIVES.	POUR LOCOMOTIVES.	POUR VOITURES.	Pour deux voies.	Pour trois voies.				
Atelier de réparations p' peinture.	15.00x115.60	Maçonnerie.												
Atelier ou l'on arrange et nettoie les essieux.	11.00x 5.60	Charpente.												
Atelier p' les tourneurs(a).	65.00x13.00	Maçonnerie.												(a) Le grenier sert pour atcher de peintres, modeleurs et garnisseurs
Baraque pour huile et lanternes.	3.50x 2.50	Charpente.												
Remise pour voitures.	24.30x10.05	Briques.			1 3 feux.	1 mesurant 9.17x1.85x 1.20.	3 diamètre de 3 ^m ,67.	13 diamètre de 3 ^m ,05.	5	2	1	1	1	
Hangar pour charpentiers et écurie.	12.10x 4.95	Maçonnerie.												
Hangar à coak.	26.50x 9.00	Charpente, pignons en maçonnerie.												
Id.	15.30x 9.00	Id.												
Atelier de réparations p' locomotiv ^e et remises.	36.60x11.60	Maçonnerie.								2				

BATIMENTS EXISTANTS POUR LE SERVICE.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	SERVICE GÉNÉRAL, ADMINISTRATION, DIRECTION, CONTRÔLE, POLICE, MAGASIN CENTRAL.			SERVICE DES VOYAGEURS.			SERVICE DES MARCHANDISES.		
	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.
TERMONDE	Corps - de - garde.	5.00× 5.00	Charpente.	Bureau de re- cettes.	5.00× 5.00	Charpente.	Bureau et han- gar pour mar- chandises.	8.00× 4.20	Charpente.
	2 bâtiments pour résér- voir et pompe.	5.30× 9.85 chacun.	Maçonnerie.	Salle d'atten- te.	4.60× 5.00	Charpente.			
				Dépôt de ba- gages.	5.00× 3.20	Charpente.			
WETTEREN	Bur. de poste.	4.00× 3.00	Charpente.	Salle d'atten- te, bureau de recettes, et dépôt de ba- gages.	6.60× 6.00	Charpente.	Magasin, bu- reau de mar- chandises.	8.00× 4.00	Charpente.
GAND . . .	Bur. du chef de station.	5.00× 3.00	Charpente.	Salle d'attente et bureau de recettes.	17.20× 11.55	Maçonnerie.	Hangar p ^r mar- chandises.	40.60× 21.55	Maçonnerie.
	Mag ^s de four- nitures pour consommat ^{rs} .	18.60× 10.00	Maçonnerie.	Dépôt de ba- gages.	10.45× 10.50	Maçonnerie.	Bureau p ^r mar- chandises de détail.	8.00× 4.20	Charpente.
	Concierge et corps - de - garde.	10.45.× 5.50	Maçonnerie.						
	Bur. du chef de station.	9.40× 4.70	Maçonnerie.						
AELTRE . .	Bureau pour le chef de station.	4.00× 2.20	Charpente.	Salle d'attente et bureau de recette.	9.00× 5.00	Charpente.			
				Dépôt de ba- gages.	8.60× 4.00	Charpente.			

67

A LA DATE DU 1^{er} NOVEMBRE 1840.

9

DÉPENDANCES FIXES.

POUR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION.			EMBARCADERES		POURS COAK.	RÉSERVOIR D'ALIMENTATION DES LOCOMOTIVES.	PLATES - FORMES TOURNANTES		CENTRI- QUES D'ÉVISE- MENT		PONIS A PESER.	CRUES DE DÉCHARGE.	CRUES HYDRAULIQUES.	OBSERVATIONS.
DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	Pr voitures, che- vaux et bétail.	Pour charbon et coak.			POUR LOCOMOTIVES.	POUR VOITURES.	Pour deux voies.	Pour trois voies.				
Remise pour locomotives.	41.95 × 7.75	Maçonnerie.				2 mesurant chacun : 9.10 × 1.80 × 1.20.	1 diamètre de 3 ^m ,95.			5				
Magasin à ustensils et hangar à coak.	6.00 × 5.00	Charpente.				1 (a) mesurant 9.15 × 1.65 × 1.20.				4				(a) Sans hangar et posé sur billes.
Remise de locomotive numéro 1, servant de magasin et tournerie.	35.10 × 11.70	Maçonnerie.			1 12 feux	2 mesurant 9.10 × 1.85 × 1.20 chacun.	6 (b)	12 (b)	13	7	1		2	(b) Les grandes ont 3 ^m ,95 de diamètre, et les petites 3.05.
Forge.	9.80 × 5.75													
Hangar à coak.	12.20 × 5.80	Charpente.												
Remise de locomotive numéro 2.	35.10 × 11.70	Maçonnerie.												
Bâtiment pour pompe et réservoir.	9.80 × 5.75													
Hangar à coak.	12.20 × 5.80	Charpente.												
Emplacement du réservoir et hangar à coak (2 semblables).	9.20 × 4.60	Maçonnerie.				2 mesurant 9.15 × 1.65 × 1.20 chacun.			1	1			2	
Petite baraque pour la pompe (2 semblables).	3.50 × 3.50	Maçonnerie.												
Magasin.	8.60 × 5.00	Charpente.												

BATIMENTS EXISTANTS POUR LE SERVICE.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	SERVICE GENERAL, ADMINISTRATION, DIRECTION, CONTROLE, POLICE, MAGASIN CENTRAL.			SERVICE DES VOYAGEURS.			SERVICE DES MARCHANDISES.		
	DÉSIGNATION.	DIMENSION.	MODE	DÉSIGNATION.	DIMENSION.	MODE	DÉSIGNATION.	DIMENSION.	MODE
			DE CONSTRUCTION.			DE CONSTRUCTION.			DE CONSTRUCTION.
BRUGES .	Concierge, chef de sta- tion et bu- reau de re- cette.	23.60 × 9.00	Maçonnerie.	Salle d'atten- te.	17.20 × 6.20	Briques.	Bureau de re- cette.	6.60 × 6.25	Maçonnerie.
	Corps-de-gar- do.	12.10 × 4.10	Maçonnerie.				Dépôt de ba- gages.	10.50 × 6.25	Id.
OSTENDE .	Logement du chef de sta- tion (deux étages).	8.35 × 6.80	Maçonnerie.	Bureau de re- cette.			Magasin pour marchandi- ses et baga- ges.	8.15 × 7.00	Maçonnerie.
	Baraque pour portier.	4.40 × 4.30	Maçonnerie.	Deux salles d'attente.	8.00 × 4.00 chacune.	Charpente.			
	Corps-de-gar- de.	5.00 × 4.10	Charpente.						
	Bureau.	6.00 × 4.00	Maçonnerie.						

BATIMENTS EXISTANTS POUR LE SERVICE.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	SERVICE GÉNÉRAL, ADMINISTRATION, DIRECTION, CONTRÔLE, POLICE, MAGASIN CENTRAL.			SERVICE DES VOYAGEURS.			SERVICE DES MARCHANDISES.		
	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.
DEYNZE . . .	Petit hangar servant de magasin.	9.50 × 4.00	Charpente.	Bureau de re- cette, salle d'attente, bu- reau du chef de station, et hang' à coak.	10.00 × 5.50	Maçonnerie.			
WAEREGHEM.				Bureau de re- cette, salle d'attente et dépôt de ba- gages.	15.00 × 5.00	Charpente.			
HARLEBEKE.	Petit bureau.	2.00 × 2.00	Charpente.	Bureau de re- cette et bu- reau de ba- gages.	8.40 × 4.00	Charpente.			
COURTRAY .	Corps-de-gar- de et con- cierge.	6.70 × 5.00	Maçonnerie.	Dépôt de ba- gages.	7.40 × 4.20	Maçonnerie.	Hang'aux mar- chandises.	20.70 × 5.20	Charpente.
				Bureau de re- cette.	7.40 × 8.20	Maçonnerie.	Bur. de mar- chandises.	7.40 × 6.40	Maçonnerie.
				Salle d'atten- te.	7.40 × 6.30	Maçonnerie.			
LOUVAIN .	Corps-de-gar- de.	5.00 × 4.60	Charpente.	Salle d'atten- te, bureau de recette et dé- pôt de бага- ges.	17.00 × 5.00	Charpente.	Hangar à mar- chandises.	25.20 × 14.20	Charpente.
				Petite salle d'attente.	5.00 × 5.00	Charpente.	Bureau pour petites mar- chandises.	8.00 × 4.00	Charpente.

POUR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION.			DÉPENDANCES FIXES.										
DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	EMBARCADERES.	FOURS A COAK.	RÉSERVOIR D'ALIMENTATION DES LOCOMOTIVES	PLATES - FORMES TOURNANTES		EXCENTRIQUES D'ÉVITEMENT		PONTS A PESER.	GRUES DE DÉCHARGE.	GRUES HYDRAULIQUES.	OBSERVATIONS.
						POUR LOCOMOTIVES.	POUR VOITURES.	POUR DEUX VOIES	POUR TROIS VOIES				
					1 mesurant 9.15 x 1.65 x 1.20	1 de 3.95 de dia- mètre.	2 de 3.05 de dia- mètre.	3				1	
Remise de loco- motiv ^a (a).	34.55 x 11.00	Maçonnerie.	1		1 mesurant 9.15 x 1.65 x 1.20.	2 de 3.95 de dia- mètre.	13 de 3.05 de dia- mètre.	4	3			1	(a) Un magasin au grenier.
Hangar pour coak.	22.40 x 5.60	Maçonnerie.							2				
Hangar à coak.	7.00 x 1.90	Maçonnerie.			2 mesurant cha- cun : 7.00 x 1.85 x 1.20	1 de 3.95 de dia- mètre.	6 de 3.05 de dia- mètre.	6	1	1	1	2	
Bâtiment pour réservoir.	10.00 x 6.00	Charpente.											
Id.	7.00 x 1.90	Maçonnerie.											
	13.00 x 5.00	Charpente.											
Petit hangar pour graisse et huile.	5.00 x 3.40	Charpente.											

TAB. XIV.

BATIMENTS EXISTANTS POUR LE SERVICE.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	SERVICE GÉNÉRAL, ADMINISTRATION, DIRECTION, CONTRÔLE, POLICE, MAGASIN CENTRAL.			SERVICE DES VOYAGEURS.			SERVICE DES MARCHANDISES.		
	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.
TIRLEMONT.	Petit bureau.	3.70 × 2.20	Charpente.	Bureau de re- cette, salle d'attente et bureau de ba- gages.	16.35 × 8.00	Charpente.	Bureau et dé- pôt de mar- chandises.	8.00 × 4.00	Charpente.
	Bureau du chef de sta- tion.	8.00 × 4.00	Charpente.						
LANDEN . .				Bureau de re- cette.	8.00 × 4.00	Charpente.			
				Salle d'attente et dépôt de bagages.	8.00 × 4.00	Charpente.			
ST-TROND .				Bureau de re- cette.	8.00 × 7.85	Charpente.	Bureau des marchand'.	8.00 × 4.20	Charpente.
WAREMME	Emplacem' du réservoir. (2 semblabl'.)	9.50 × 6.00	Maçonnerie.	Bureau de re- cette et salle d'attente.	12.80 × 5.00	Charpente.	Hangar aux marchand'.	6.40 × 5.00	Charpente.

DÉPENDANCES FIXES.

POUR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION.			EMBARCADERES		FOURS	RÉSERVOIR	PLATES - FORMES TOURNANTES		RECENTRI-QUES D'ÉVITE-MENT		PONTS A PESER.	GRUES DE DÉCHARGE.	GRUES HYDRAULIQUES.	OBSERVATIONS.
DÉSTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	pour voitures, che-vaux et bétail.	pour charbon et clauv.	A COAK.	D'ALIMENTATION DES LOCOMOTIVES.	POUR LOCOMOTIVES.	POUR VOITURES.	pour deux voies	pour trois voies.				
Atelier de ré- parat ⁿ et con- struct ⁿ (a).	39.70×11.60	Maçonnerie.	1			2 mesurant cha- cun : 7.00×1.65× 1.20	2 3.95 de dia- mètre.	10 3.05 de dia- mètre.	8	2	1		2	(a) Y compris forge et tournerie, et dont le grenier sert de maga- sin.
Hangar à coak.	8.70× 3.80	Charpente.												
Emplacement du réservoir.	7.00× 2.00	Maçonnerie.												
Emplacem ^t du réserv ^t n° 2.	7.00× 2.00	Maçonnerie.												
Hangar à coak, n° 2.	8.00× 7.00	Charpente.												
Emplacem ^t du réservoir. Logement du chef de sta- tion.	14.80× 8.00	Maçonnerie.				1 mesurant 9.15×1.65× 1.20.	1 3.95 de dia- mètre.	4 3.05 de dia- mètre.	2	4			2	
Hangar à coak.	6.00× 4.00	Charpente.												
Atelier de ré- parations des locomotives, forge et me- nuiserie.	25.50×11.65	Maçonnerie.	2 (b)			1 mesurant 9.15×1.65× 1.20.	1 3.80 de dia- mètre.		1	3				(b) L'un en charpente et l'autre en maçonne- rie.
Emplacem ^t du réservoir et hang ^t à coak, avec grenier serv ^t de ma- gasin.	14.60× 8.05	Maçonnerie.				2 mesurant cha- cun : 9.15×1.85× 1.20.		7 de 3 ^m ,00 de diamètre.	5	2			2	

BATIMENTS EXISTANTS POUR LE SERVICE.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	SERVICE GÉNÉRAL, ADMINISTRATION, DIRECTION, CONTRÔLE, POLICE, MAGASIN CENTRAL.			SERVICE DES VOYAGEURS.			SERVICE DES MARCHANDISES.		
	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	DESTINATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.
ANS . . .	Corps-de-garde.	14.65 × 4.70	Maçonnerie et charpente.	2 salles d'attente et bureau de recette.	18.20 × 8.15	Charpente.	Bur. de petites marchandises.	8.15 × 5.80	Maçonnerie.
	Logement du chef de station.	24.30 × 5.50	Charpente.	Dépôt de bagages.	8.15 × 5.80	Maçonnerie.	Hang'aux marchandises.	40.00 × 22.00	Charpente.
BOGARDS.	4 aubettes.	4.20 × 3.90 chacune.	Maçonnerie.	Dépôt de bagages (a).	9.15 × 8.30	Briques.			
	Logement du chef de station.	9.15 × 8.30	Maçonnerie.	Salle d'attente, n° 1.	9.35 × 12.70	Charpente.			
	Corps-de-garde et bureau d'octroi.	16.95 × 5.00	Maçonnerie.	Bureau de recette.	7.50 × 12.70	Charpente.			
HAL . . .				Salle d'attente, n° 2.	9.35 × 12.70	Charpente.			
				Bureau de recette, salle d'attente, dépôt de bagages (d).	24.00 × 21.60	Maçonnerie.	Bur. de marchandises.	8.00 × 4.00	Charpente.
TUBISE . . .	Demeure du concierge.	4.00 × 3.00	Charpente.	Bureau de recette, salle d'attente, dépôt pour bagages.	21.00 × 8.40	Maçonnerie.	Hangar p ^r marchandises.	9.50 × 8.00	Charpente.

75

DÉPENDANCES FIXES.

POUR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION.			EMBARGAS DÉFES		FOURS	RÉSERVOIR	PLATES - FORMES TOURNANTES		FACULTATIFS D'ÉLEVEMENT		POIS A PESER.	GRUES DE DÉCHARGE.	GRUES HYDRAULIQUES.	OBSERVATIONS.
DESIGNATION.	DIMENSION.	MODE DE CONSTRUCTION.	Pour voitures, chevaux et bétail.	Pour charbon et chaux.	A COAK.	D'ALIMENTATION DES LOCOMOTIVES	POUR LOCOMOTIVES.	POUR VOITURES.	Pour deux voies	Pour trois voies				
Remise pour locomotives.	48.00 × 7.50	Charpente.	1	1	1	1	1	15	3	10	2	9	1	
					8 feux.	mesurant 9.10 × 1.85 × 1.20.	3.95 de diamètre.	3.05 de diamètre.						
Emplacement du réservoir.	13.60 × 6.20	Maçonnerie.												
Atelier de réparation et de construction. (Cockerill.)	16.55 × 7.75	Charpente.												
Remise p ^r voitures.	8.15 × 5.80	Maçonnerie.												
Atelier de réparation p ^r locomotives (b).	45.65 × 11.85	Maçonnerie.				1	2	7	3	1			1	(a) Un étage, servant de bureau pour le chef de station. (b) Un grenier servant de magasin pour ustensiles.
						mesurant 9.15 × 1.65 × 1.20.	3.95 de diamètre.	3.05 de diamètre.						
Remise pour locomotives et atelier de menuiserie (c).	15.00 × 8.00	Maçonnerie.												(c) Un grenier dans lequel se trouve le réservoir.
Remise pour voitures.	46.70 × 9.70	Charpente.												
Emplacement du réservoir et hangar à coak.	8.00 × 9.60	Maçonnerie.	1		1	1	1		2	1				(d) Un étage servant de bureau pour le chef de station.
					2 feux.	mesurant 9.15 × 1.85 × 1.20.	3.95 de diamètre.							
Emplacement du réservoir et hangar à coak.	9.70 × 7.30	Maçonnerie.	1			1	1	5	5	1				
						mesurant 9.15 × 1.85 × 1.20.	3.95 de diamètre.	3.05 de diamètre.						

ÉTAT COMPARATIF
DU MATÉRIEL EXISTANT EN LOCOMOTIVES ET VOITURES,
PENDANT L'EXERCICE 1840.

ÉTAT COMPARATIF DU MATÉRIEL EN LOCOMOTIVES

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES.						NOMBRE TOTAL DE TENDERS.	VOITURES POUR LES VOYAGEURS.										TOTAL.
	DE 14 POUÇES.	DE 13 POUÇES.	DE 12 ½ POUÇES.	DE 12 POUÇES.	DE 11 POUÇES.	NOMBRE TOTAL DE LOCOMOTIVES.		BERLINES		DILIGENCES.	CH.-A-BANCS		WAGGONS		A l'usage de la poste aux lettres.			
								ROYALES.	ORDINAIR.		A GLACES.	ORDINAIR.	COUVERTS.	DÉCOUV.	DILIGENC.	CHAIS-A-B.		
1839. 1 ^{er} novembre.....	18	5	11	32	16	82	71	1	9	86	•	140	65	92	•	•	393	
• 21 novembre.....	18	5	12	32	17	84	73	1	9	86	•	142	71	92	•	•	401	
• 21 décembre.....	18	5	12	32	19	86	75	1	9	86	•	134	96	92	•	•	418	
1840. 21 janvier.....	18	5	14	32	20	89	76	1	9	81	•	143	85	92	•	•	411	
• 21 février.....	18	5	23	33	20	99	87	1	9	83	•	158	88	92	•	•	431	
• 21 mars.....	18	5	23	33	20	99	88	1	9	83	•	163	95	92	•	•	443	
• 21 avril.....	18	5	25	33	20	101	90	1	9	86	•	164	98	92	•	•	450	
• 21 mai.....	18	5	27	33	20	103	92	1	9	88	•	164	102	93	•	•	457	
• 21 juin.....	18	5	32	34	20	109	98	1	9	89	•	180	102	93	•	•	474	
• 21 juillet.....	18	5	33	34	20	110	101	1	9	89	•	181	110	93	•	•	483	
• 21 août.....	18	5	35	35	20	113	104	•	•	•	•	•	•	•	•	•	"	
• 21 septembre.....	18	5	37	37	20	117	102	1	9	90	8	188	118	96	1	2	513	
• 21 octobre.....	18	5	37	37	20	117	104	1	9	91	13	188	120	96	1	2	521	
• 21 novembre.....	18	5	39	38	20	120	104	1	9	95	26	180	121	96	1	2	531	
• 21 décembre.....	18	5	41	38	20	122	108	1	9	95	46	157	121	96	1	2	528	

SITUATION DU MATÉRIEL

En bon état.....	13	1	12	22	12	60	70	1	6	62	•	131	78	80	•	•	358
En réparation.....	5	4	2	10	8	29	5	•	3	19	•	12	7	12	•	•	53
En construction.....	•	•	28	5	•	33	—	•	•	14	•	121	26	30	•	•	191

SITUATION DU MATÉRIEL

En bon état.....	12	3	38	31	15	99	89	•	4	72	46	148	81	88	1	2	442
En réparation.....	6	2	3	7	5	23	19	1	5	23	—	9	40	8	—	—	86
En construction.....	—	3	3	—	—	6	15	1	—	—	42	—	4	9	—	—	56

ET EN VOITURES, PENDANT L'EXERCICE 1840.

WAGGONS POUR LES MARCHANDISES.							WAGGONS DE SERVICE.						Observations.
FERS, BOIS, CHARBONS, BALLOTS.	ÉTAL.	CHEVAUX.	VOITURES.	BAGAGES.	MARCHANDISES FERMÉES.	TOTAL.	DE SECOURS.	A COAC.	DE TRAVAUX.	ATELIERS.	DE L'ENTRETIEN.	TOTAL.	
339	4	6	8	43	»	400	9	15	9	7	23	63	
380	4	6	8	43	»	441	»	»	»	»	»	»	
398	4	6	8	47	»	463	»	»	»	»	»	»	1 waggon à charbon, démoli.
398	19	7	10	46	»	480	12	27	9	7	27	82	La locomotive n° 238, qui avait fait explosion à Gand en 1839, est revenue réparée.
408	24	8	10	49	»	499	12	27	18	7	27	91	3 wagg. à charbons, transformés en wagg. de travaux.
402	26	8	10	49	»	495	12	27	25	7	27	98	7 waggons à charbons, transformés pour travaux.
401	26	8	10	49	»	494	12	30	28	7	28	105	3 chars-à-bancs transformés en waggons couverts.
398	36	8	10	60	»	512	12	30	32	6	30	110	2 waggons à charbons, transformés en waggons pour travaux.
393	43	8	14	61	»	519	12	30	37	6	30	113	5 waggons à charbons, transformés en waggons pour travaux.
394	43	8	20	60	»	525	12	30	35	6	32	115	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 waggon à chevaux, transformé en waggon pour fers.
394	43	8	38	36	38	557	12	30	55	6	33	136	2 waggons de travaux, détruits.
425	43	8	38	36	38	588	12	30	55	6	33	136	2 tenders démolis.
476	43	8	38	36	38	639	12	30	55	6	33	136	9 chars-à-bancs ordinaires convertis en chars-à-bancs à glaces.
506	44	8	41	36	38	673	12	30	55	6	33	136	12 chars-à-bancs ordinaires et 7 waggons convertis en chars-à-bancs à glaces.

AU 1^{er} JANVIER 1840.

390	19	7	9	41	»	466	12	24	9	7	25	77
8	»	»	1	5	»	14	»	3	»	»	2	5
8	1	1	»	3	»	13	»	»	»	»	»	—

AU 1^{er} JANVIER 1841.

506	44	8	41	27	37	663	12	30	48	6	33	129
—	—	—	—	9	1	10	—	—	7	—	—	7
208	2	—	1	—	2	213	—	—	—	—	—	—

79

TABLEAU N° XVI.

ÉTAT

DU SERVICE DES LOCOMOTIVES,

JUSQU'A LA DATE DU 31 DECEMBRE 1840.

ÉTAT DU SERVICE

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.							DISTANCES PARCOURUES EN				
NOMBRE D'ORDRE DE L'ADMINISTRATION.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	4 ^e trimestre 1839.	EXERCICE			
			du cylindre	des roues motrices				1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre	
16	<i>La Superbe</i>	8	11	60	Cockerill.....	13 juin 1837.	329	184	577	323	
18	.....	11	12	60	Id.....	17 août "	112	731	176	655
32	.....	177	11	60	Stephenson.....	24 mars 1838.	490	621	624	8
40	<i>Charles-le-Téméraire</i> ...	169	14	54	Id.....	2 août "	352	360	360	152	
41	<i>Duquesnoy</i>	21	12	60	Cockerill.....	25 juillet "	690	730	749	666	
52	<i>Champagne</i>	239	12½	66	Stephenson.....	27 novemb. "	1,574	1,388	359	730	
53	<i>Van Helmont</i>	40	12	60	Cockerill.....	" "	434	732	758	530	
66	.....	31	14	54	Id.....	19 avril 1839.	468	"	152	67
75	.....	3	13	66	Société de Bruxelles..	13 juillet "	860	536	713	490
90	.....	6	12½	66	Id.....	25 janvier 1840.	"	217	1,348	1,656
104	<i>Atlas</i>	"	12	60	Soharp Roberts et C ^e ..	15 avril "	"	"	307	653	
110	.....	9	12½	66	Société de Bruxelles.	6 juin "	"	"	579	2,080
23	<i>Marie-Thérèse</i>	166	14	54	Stephenson.....	7 juin 1838.	72	291	362	452	
37	<i>La Mousse</i>	19	12	60	Cockerill.....	26 mai 1838.	866	952	1,061	574	
43	<i>Broydel</i>	22	12	60	Id.....	15 juillet "	527	184	748	634	
50	<i>Marguerite de Parme</i> ...	27	14	54	Id.....	27 novemb. "	206	344	388	665	
54	<i>Ornelius</i>	113	12½	66	Longridge et C ^e	" "	608	783	90	475	
73	.....	2	13	66	Société de Bruxelles..	1 ^{er} juillet 1839.	1,805	944	541	1,222
84	<i>Le Rhin</i>	52	12½	66	Cockerill.....	16 octobre "	769	1,232	1,295	592	
106	<i>Paris</i>	300	12½	66	Stephenson.....	19 mai 1840	"	"	317	1,460	
TOTAL POUR LA LIGNE DU NORD.....							10,162	10,229	11,504	14,084	

Ligne

DES LOCOMOTIVES.

LIEUX DE 5,000 MÈT.			INDICATION		OBSERVATIONS SUR L'ÉTAT ACTUEL DES LOCOMOTIVES.
1840.			DES GROSSES RÉPARATIONS LES PLUS IMPORTANTES EFFECTUÉES DEPUIS L'ENTRÉE EN SERVICE.		
4 ^e trimestre	l'année entièrè.	TOTAL général par machine depuis l'en- trée en service.	EPOQUE DE LA RÉPARATION.	NATURE DE LA RÉPARATION.	

du Nord.

538	1,622	8,981	En octobre 1839 et du 6 mars au 1 ^{er} avril 1840.	Renouvelé en partie les boîtes à fumée, 2 garnitures de cercles de pistons, couvercles de cylindres, 2 pompes en cuivre.	En service à Bruxelles.
272	1,834	10,322	Du 21 novembre au 10 décembre 1839	Réparation des pistons.	Id.
232	1,485	8,512	Du 28 juillet au 12 août 1840.	2 pompes en cuivre neuves.	Id.
107	979	3,662	Du 17 juillet au 13 août 1840.	4 traverses de renforcement dans la chaudière, 2 triangles de chaudière, 3 tirants, 6 renforts de chaudière, 40 rivets, 40 rondelles en cuivre, une enveloppe de chaudière, 2 pompes en cuivre.	Id.
779	2,924	9,290	.....	.....	Id.
592	3,069	5,689	Du 2 au 11 décembre 1839.	Un tuyau de décharge de vapeurs, 2 cercles de pistons neufs et un piston neuf.	Id.
453	2,473	7,513	Du 26 septemb. au 20 octobre 1840.	Placé 2 tirants et 3 traverses de chaudière	Id.
158	377	1,174	En décembre 1839	Une paire de roues de l'avant neuves	Id.
1,258	2,997	4,215	Du 6 août au 1 ^{er} septembre 1840.	Réparé un excentrique, une paire de roues de l'avant, un support de triangle, une croisade de cheminée, un tirant, un collier de ressort, un ressort réparé, 2 pistons neufs, etc.	Id.
484	3,705	3,705	.....	.....	Id.
421	1,381	1,381	Du 14 au 25 juillet 1840.	2 pistons neufs	Id.
2,056	4,715	4,715	.....	.....	Id.
611	1,716	4,081	Du 11 juillet au 12 août 1840.	5 pattes de chaudière, 30 rivets, 36 boulons, 4 tirants de chaudière, 6 traverses de renforts, une tige de modérateur, une enveloppe de chaudière, etc.	En service à Anvers.
676	3,263	11,838	Du 11 novem. 1839 au 22 janv. 1840.	2 pompes neuves.	Id.
293	1,859	10,323	Du 10 au 20 mars 1840.	2 tiroirs à vapeur, une paire de roues motrices	Id.
321	1,718	2,708	.....	.....	Id.
1,098	2,446	4,587	Du 7 mai au 18 août 1840.	6 renforts, 200 viroles pour tubes, 3 tirants, 2 buttoirs neufs, traverse d'avant, 646 kil. tubes bouilleurs, enveloppe de chaudière, etc.	Id.
211	2,918	5,307	Du 8 avril au 11 juin 1840 et du 5 au 18 déc. 1840.	2 pistons en cuivre, un couvercle de cylindre, 20 clavettes, 16 écrous de pistons, 6 ressorts de pistons, une garniture de piston complète, etc.	Id.
578	3,697	4,466	Du 26 février au 1 ^{er} avril 1840 et en octobre 1840	2 pompes en cuivre, une chapelle neuve, un tuyau de décharge de vapeur, 2 tiroirs, un couvercle de cylindre, un piston neuf avec tige.	Id.
1,852	3,629	3,629	.....	.....	Id.
12,990	48,807	116,098			

Suite de l'ÉTAT DU SERVICE

4

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.						DISTANCES PARCOURUES EN				
NUMÉRO D'ORDRE DE L'ADMINISTRATION.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	4 ^e trimestre 1839.	EXERCICE		
			du cylindre	des roues motrices				1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre
10	<i>Le Soleil</i>	138	11	60	Stephenson.....	4 juillet 1836.	262	554	460	666
29	.....	176	11	60	Id.....	4 décemb. 1837.	267	221	158	823
34	<i>La Toison-d'Or</i>	167	14	54	Id.....	2 août 1838.	121	54	62	78
48	<i>Cockerill</i>	25	12	60	Cockerill.....	28 septemb. »	793	673	351	651
51	<i>Jean-sans-Peur</i>	238	12½	66	Stephenson.....	27 novemb. »	»	»	440	868
55	<i>Tilly</i>	240	12½	66	Id.....	15 janvier 1839.	729	745	1,066	820
56	<i>De Lannoy</i>	114	12½	66	Longridge et C ^o	18 » »	466	895	437	561
58	<i>Comte d'Egmont</i>	28	14	54	Cockerill.....	6 février »	200	501	99	47
83	<i>Mercator</i>	51	12½	66	Id.....	16 octobre »	404	715	532	773
85	<i>Maria</i>	5	13	66	Société de Bruxelles..	» »	332	320	686	588
1	<i>La Flèche</i>	88	11	60	Stephenson.....	1 ^{er} mai 1835.	»	»	»	438
13	<i>Rubens</i>	6	11	60	Cockerill.....	7 février 1837.	667	411	226	656
21	<i>Marie de Bourgogne</i>	165	14	54	Stephenson.....	16 septemb. »	788	372	81	177
24	<i>Jean Van Eyck</i>	171	12	60	Id.....	20 octobre »	1,332	1,231	671	875
35	.....	179	11	60	Id.....	29 mars 1838.	1,058	»	1,391	1,339
45	<i>Lieven Bauwens</i>	23	12	60	Cockerill.....	20 septemb. 1838.	705	987	935	1,359
A reporter.....							8,124	7,679	7,595	10,719

Ligne

DES LOCOMOTIVES.

LIEUES DE 3,000 MÉT.			INDICATION		OBSERVATIONS SUR L'ÉTAT ACTUEL DES LOCOMOTIVES.
1840.			DES GROSSES RÉPARATIONS LES PLUS IMPORTANTES EFFECTUÉES DEPUIS L'ENTRÉE EN SERVICE.		
4 ^e trimestre.	l'année entière.	TOTAL général par machine depuis l'entrée en service.	ÉPOQUE DE LA RÉPARATION	NATURE DE LA RÉPARATION.	

de l'Ouest.

743	2,423	13,406	En septemb. 1839, du 12 au 20 juin 1840.	Une boîte à fumée, les cylindres, 2 poulies d'excentriques neuves, une paire de roues de l'avant sur essieux neuves, 6 traverses au-dessus du foyer et des tirants dans la chaudière.	En service à Malines.
697	1,899	7,573	Du 27 novembre au 9 décemb. 1839, en octobre 1840.	Des traverses au-dessus du foyer, une cheminée neuve, un piston neuf avec tige au complet, 2 pompes en cuivre.	Id.
53	247	566	.....	.....	Id.
879	2,554	8,103	En décembre 1839.	Fixer des tirants dans l'intérieur de la chaudière, une traverse de devant neuve, une cheminée, 2 garnitures de pistons.	Id.
721	2,029	2,497	Du 19 février au 2 mai 1840.	Une manivelle modérateur, 15 barres pour grilles, un ressort neuf, 2 supports, 10 longerons, 2 colliers et un cercle, 4 robinets, une enveloppe de chaudière, boulons, 2 pompes en cuivre et enfin réparation générale.	C'est la machine qui fit explosion à Gand le 11 janvier 1839. Elle se trouve en service à Malines. La chaudière de cette machine a été entièrement réparée à neuf dans les ateliers de MM. Stephenson et C ^o à Newcastle.
671	3,302	5,683	.....	.....	En service à Malines.
707	2,600	4,758	Du 1 ^{er} au 22 mai 1840.	2 ressorts neufs, une enveloppe de chaudière, 2 pompes en cuivre, 6 traverses de foyers.	Id.
122	769	1,046	.....	.....	Id.
702	2,722	3,126	En janvier et novembre 1840.	Une paire de roues sur essieu neuves, 2 couvercles de chapelle.	Id.
1,004	2,598	2,930	Du 3 au 30 avril 1840.	2 pistons au complet avec tiges.....	Id.
791	1,229	16,701	Du 2 décemb. 1839 au 6 août 1840.	Une chasse et 10 grilles, 300 viroles, une tringle de modérateur, 2 tirants de chaudière, 2 tiges de pistons, 2 arbres et 2 leviers de mouvements, 2 ressorts de supports, une poterne de porte, 2 tringles, 2 leviers, 2 couvercles de cylindre, 360 rivets de chaudière, 76 boulons, 4 tôles pesant 234 kil., 2 cylindres, 4 tôles pour caisse de cylindre, 6 robinets, 580 kil. tubes bouillants, 281 kil. fonte, diverses pièces en bois, enveloppes de chaudière, 2 pompes en cuivre, 6 traverses au-dessus du foyer, enfin réparation générale.	En service à Gand.
200	1,493	11,695	Du 6 au 23 décembre 1839.	Une cheminée neuve, une pompe neuve, une enveloppe de chaudière, des tirants.	Id.
259	889	2,465	Du 24 mars au 6 avril 1840.	2 pompes en cuivre.....	Id.
927	3,704	11,888	Du 11 au 21 janvier 1840.	Une paire de roues de l'avant sur essieu neuve, une cheminée neuve.	Id.
535	3,265	10,778	Du 4 au 6 décembre 1839, du 18 au 23 janv. 1840	Placé des tirants dans la chaudière, un chapeau de cheminée neuf, une cheminée neuve.	Id.
447	3,728	9,459	En janvier et juillet 1840.	Une paire de roues neuves, une pompe en cuivre, un tuyau de décharge de vapeur.	Id.
9,458	35,451	112,674			

Suite de l'ÉTAT DU SERVICE

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.						DISTANCES PARCOURUES EN				
NUMÉRO D'ORDRE DE L'ADMINISTRATION.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	4 ^e trimestre 1839.	EXERCICE		
			du cylindre	des roues motrices				1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre
						Report.	8,124	7,679	7,595	10,719
49	<i>Palfyn</i>	26	12	60	Cockerill.....	30 octobre 1838.	654	1,156	1,078	461
93	.....	124	12½	66	Longridge et C ^e	15 février 1840.	„	„	242	1,626
97	<i>Jean-le-Victorieux</i>	57	12½	66	Cockerill.....	20 „ „	„	„	„	1,044
92	.....	123	12½	66	Longridge et C ^e	13 „ „	„	„	„	„
109	.....	131	12½	66	Id.	19 „ „	„	„	„	„
112	.....	133	12½	66	Id.	6 août „	„	„	„	„
113	.....	71	12½	66	Cockerill.....	26 „ „	„	„	„	„
117	.....	2	12	60	Société de S ^t -Léonard.	15 septemb. „	„	„	„	„
60	<i>Comte de Horn</i>	29	14	54	Cockerill.....	25 janvier 1839.	„	154	577	642
69	<i>St-Michel</i>	1	13	66	Société de Bruxelles..	7 mai „	468	„	„	„
39	<i>17 juillet 1831</i>	175	12	60	Stephenson.....	23 avril 1838.	1,036	875	1,056	339
63	<i>Charles Martel</i>	241	12½	66	Id.	14 mars 1839.	388	651	1,498	226
70	.....	46	12	60	Cockerill.....	30 juin „	516	417	1,486	1,608
7	<i>L'Anversoise</i>	2	11	60	Id.	4 mai 1836.	620	110	37	158
11	<i>Bayard</i>	5	11	60	Id.	16 novemb. „	770	64	473	228
14	<i>Artois</i>	7	11	60	Id.	5 avril 1837.	329	601	395	448
57	.....	115	12½	66	Longridge et C ^e	18 janvier 1839.	391	1,020	541	633
91	.....	55	12½	66	Cockerill.....	1 février 1840.	„	902	1,316	1,369
96	.....	56	12½	66	Id.	20 „ „	„	„	441	1,548
46	.....	38	12	60	Id.	20 septemb. 1838.	25	207	604	253
59	.....	44	12	60	Id.	6 février 1839.	635	348	439	371
						A reporter....	13,956	14,184	17,778	21,673

DES LOCOMOTIVES.

LIEUX DE 5,000 MÈT.			INDICATION		OBSERVATIONS SUR L'ÉTAT ACTUEL DES LOCOMOTIVES.
1840.			DES GROSSES RÉPARATIONS LES PLUS IMPORTANTES EFFECTUÉES DEPUIS L'ENTRÉE EN SERVICE.		
4 ^e trimestre	l'année entière.	TOTAL général par machine depuis l'entrée en service.	ÉPOQUE DE LA RÉPARATION.	NATURE DE LA RÉPARATION.	
9,458	35,451	112,674			
1,048	3,743	9,391	Du 14 au 21 janvier 1840, du 10 au 13 août 1840.	2 pistons neufs, 2 tirants pour renforcer la chaudière, une paire de roues motrices neuves sur arbre coudé, un tuyau de décharge en cuivre.	En service à Gand.
1,128	2,996	2,996	.....	.....	Id.
1,195	2,239	2,239	.....	.....	Id.
.....	.....	.....	.....	.....	En dépôt à Gand.
.....	.....	.....	.....	.....	Id.
.....	.....	.....	.....	.....	Id.
.....	.....	.....	.....	.....	Id.
.....	.....	.....	.....	.....	Id.
171	1,544	1,624	En mai et juin 1840.	Buttoirs neufs et diverses pièces de mouvement renouvelées.	Cette machine a été employée aux transports de terre par l'entrepreneur Parent. Maintenant en service à Gand.
655	655	1,229	Du 29 juillet au 13 août 1840.	2 chapelles neuves et réparations générales de divers petits mouvements, 2 couvercles pour chapelles, 2 tiroirs à vapeur neufs, une paire de roues de l'avant neuves.	En service à Gand.
.....	2,270	9,278	Du 7 au 15 avril 1840 et en octobre 1840.	Une paire de roues neuves, placées des tirants et traverses dans la chaudière.	Id.
1,247	3,622	6,863	Du 29 février au 24 mai 1840.	Enveloppe de chaudière, viroles pour tubes, un tube neuf, 6 cercles de buttoirs, 6 renforts de foyer, réparation de 3 ressorts, 25 boulons en cuivre, une soupape à boule, une tringle de glissière, un ressort de levier, une plaque de chaudière, une tige de modérateur.	Id.
154	3,665	5,097	Du 5 mars au 2 avril 1840.	Ecrous, 2 godets à typhon, buttoirs, une pompe alimentaire, un tuyau de décharge bifurqué, une enveloppe de chaudière.	Id.
703	1,008	10,875	Du 18 décem. 1839 au 10 févr. 1840, du 30 avril au 14 mai 1840.	Une cheminée neuve et une paire de roues motrices.	En service à Bruges.
478	1,243	12,675	En août 1839, du 11 févr. au 21 avril 1840.	Des tirants dans la chaudière, une paire de roues de l'avant neuves.	Id.
203	1,647	10,716	Du 1 ^{er} octobre au 8 décembre 1840.	2 supports de tringles de robinets d'épreuve, 2 chaînes de sûreté, 220 rivets, 2 manottes de robinets, 14 boulons en cuivre pour firebox, réparation des chapelles de cylindres, une cheminée neuve, deux buttoirs neufs et une enveloppe de chaudière....	Id.
396	2,590	3,689	.....	.....	Id.
1,669	5,256	5,256	.....	.....	Id.
1,374	3,363	3,363	.....	.....	Id.
73	1,137	3,655	Du 18 décem. 1839 au 8 févr. 1840.	Une paire de roues de l'avant neuves.....	En service à Ostende.
.....	1,158	3,609	Du 18 janv. au 5 février 1840 et en juillet 1840.	Une pompe et une cheminée neuves, cercles de pistons, et 2 pompes complètes.	Id.
19,952	73,587	205,230			

Suite de l'ÉTAT DU SERVICE

NUMÉRO D'ORDRE DE L'ADMINISTRATION.	DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.					DISTANCES PARCOURUES EN				
	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	4 ^e trimestre 1839.	EXERCICE		
			du cylindre	des roues motrices.				1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre
					Report	13,936	14,184	17,778	21,673	
61	.....	43	12	60	Cockerill.....	9 février 1839.	568	342	214	503
86	.....	53	12½	66	Id.....	12 novemb. "	"	737	663	828
111	.....	74	12	60	Id.....	18 juillet 1840.	"	"	"	"
74	<i>La Victoire</i>	49	12	60	Id.....	13 août 1839.	1,004	684	844	808
77	<i>Philippe de Comminos</i> .	48	12	60	Id.....	" " "	990	1,062	460	688
79	<i>Charles de Lorraine</i>	50	12½	66	Id.....	1 septemb. "	1,092	252	1,041	977
87	<i>Bucquot</i>	245	12½	66	Stephenson.....	13 novemb. "	"	1,145	1,104	940
67	.....	33	14	54	Cockerill.....	27 avril "	"	"	"	"
89	.....	64	11	60	Id.....	8 janvier 1840.	"	"	"	"
3	<i>Stephenson</i>	89	11	60	Stephenson.....	1 mai 1835.	"	"	"	"
4	<i>La Rapide</i>	107	11	60	Id.....	Juillet "	345	"	"	"
6	<i>Le Belge</i>	1	11	60	Cockerill.....	30 décemb. "	346	"	"	"
33	.....	174	12	60	Stephenson.....	26 mars 1838.	254	1,412	772	357
15	<i>Godefroid de Bouillon</i> ..	4	14	54	Cockerill.....	29 mai 1837.	178	"	"	"
47	<i>Le Congrès</i>	39	12	60	Id.....	20 septemb. 1838.	570	413	413	"
9	<i>L'Escout</i>	3	11	60	Id.....	10 juin 1836.	724	267	90	"
100	<i>Firefly</i>	49	12	60	Fenton, Murray et C ^e .	25 mars 1840.	"	"	106	792
2	<i>L'Éléphant</i>	100	14	54	Stephenson.....	1 mai 1835.	"	"	"	"
17	.....	10	11	60	Cockerill.....	17 août "	396	94	"	"
					A reporter..	20,423	20,592	23,485	27,566	

DES LOCOMOTIVES.

LIEUES DE 5,000 MÈT.			INDICATION		OBSERVATIONS SUR L'ÉTAT ACTUEL DES LOCOMOTIVES.
1840.		TOTAL général par machine depuis l'entrée en service.	DES GROSSES RÉPARATIONS LES PLUS IMPORTANTES EFFECTUÉES DEPUIS L'ENTRÉE EN SERVICE.		
4 ^e trimestre	l'année entièrè.		EPOQUE DE LA RÉPARATION.	NATURE DE LA RÉPARATION.	
19,952	73,387	205,230			
719	1,778	4,435	Du 28 novemb. au 26 décem. 1840.	2 pistons neufs au complet.....	En service à Ostende.
403	2,631	2,631	.....	.....	Id.
733	733	733	.....	.....	Id.
460	2,796	4,105	.....	.....	En service à Courtrai.
902	3,112	4,261	.....	.....	Id.
975	3,245	4,461	Du 17 janvier au 13 février 1840.	Un nouveau modérateur.....	Id.
1,046	4,235	4,235	.....	.....	Id.
26	26	44	Du 26 novemb. au 11 décem. 1840.	3 tirants de chaudière; 2 chaînes de sûreté.....	En dépôt à Termonde.
•	•	•	.....	.....	Id.
•	•	14,960	Du 13 novem. 1839 au 8 janv. 1840.	Pistons neufs, une enveloppe de chaudière, une che- minée, réparation de toutes les pièces des mouve- ments et des rivets à la chaudière, 6 traverses au- dessus du foyer.	Id.
•	•	14,021	Depuis le 15 janvier 1840.	4 tirants, 4 pattes et 725 rivets de chaudière. 2 cylin- dres neufs, 2 couvercles de cylindres, réparation de 2 paires de roues, un modérateur neuf, 2 pom- pes en cuivre, les boîtes à soupape et soupapes, ré- paration des chapelles des cylindres et arbres des mouvements, et enfin renouvellement général de presque toutes les autres pièces.	Aux ateliers des grosses répara- tions à Malines.
•	•	10,814	Depuis le 14 dé- cembre 1839.	Réparation de trois paires de roues, un foyer neuf en cuivre, un cercle d'excentrique, des boîtes à graisse, 2 pompes en cuivre, 5 supports de chaudière, 2 ti- rants de chaudière, 6 renforts de foyer, 278 bou- lons en cuivre, 692 rivets, 4 robinets en cuivre, 100 tubes en laitons et diverses pièces des mouvements.	Id.
65	2,606	10,122	Du 28 juillet au 17 décembre 1840.	Tige de modérateur, plateau de pistons, enveloppe de chaudière, 2 tirants de chaudière 2 chaînes de sûreté, 1 châssis de porte, 122 viroles, réparation de 2 paires de roues, 176 boulons, une plate-forme en bois neuve, 6 traverses au-dessus du foyer, 2 but- toirs neufs, 38 tubes bouilleurs.	Id.
•	•	251	Du 28 novem. 1839 au 30 mai 1840.	Réparé les mouvements, coussinets neufs. (Cette ma- chine a été employée au transport de sable; elle est en dépôt à Malines, en attendant sa réparation gé- nérale.)	Id.
48	874	5,553	Du 30 juin au 30 août 1840.	2 pompes en cuivre neuves, une paire de roues mo- trices.	Id. — Cette machine est en peinture.
•	357	12,082	En novembre 1839.	Remplacé des tôles à la boîte à fumée, des pistons neufs, 87 tubes bouilleurs renouvelés.	Id.
450	1,348	1,348	Du 16 juin au 18 juillet 1840, en novembre 1840.	2 pistons neufs complets, un chapeau de cheminée, 2 boîtes à soupapes.	Id.
•	•	500	4 et 5 décem. 1839.	Cette machine a été employée dans le temps au trans- port des sables, etc., pour le service de la route; elle doit subir une réparation générale et se trouve en dépôt à Malines, en attendant cette réparation.	En dépôt à Malines.
•	94	6,504	Du 10 décem. 1839 au 11 janv. 1840.	Une cheminée neuve, remplacé les arbres de mouve- ments. Cette machine est en dépôt à Malines, en at- tendant de nouvelles réparations.	Id.
25,779	97,422	306,290			

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.							DISTANCES PARCOURUES EN			
NOMBRE D'ORDRES DE L'ADMINISTRATION.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	4 ^e trimestre 1839.	EXERCICE		
			des roues motrices.	des roues motrices.				1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre
						Report.	20,423	20,592	23,485	27,566
5	<i>L'Éclair</i>	108	11	60	Stephenson.....	5 août 1835.	35	•	•	•
114	72	12½	66	Cockerill.....	31 • 1840.	•	•	•	•
115	70	12½	66	Id.....	7 septemb. •	•	•	•	•
116	134	12½	66	Longridge et C ^e	15 • •	•	•	•	•
118	73	12½	66	Cockerill.....	15 septemb. 1840.	•	•	•	•
119	75	12½	66	Id.....	3 octobre •	•	•	•	•
120	3	12	60	Société St-Léonard...	24 • •	•	•	•	•
121	76	12½	66	Cockerill.....	16 novemb. •	•	•	•	•
122	77	12½	66	Id.....	2 décemb. •	•	•	•	•
TOTAL POUR LA LIGNE DE L'OUEST.....							20,458	20,592	23,485	27,566

Ligne

22	<i>Les quatre Journées</i>	14	12	60	Cockerill.....	22 septemb. 1837.	1,001	653	366	547
25	.....	16	12	60	Id.....	27 novemb. •	724	622	163	1,107
31	.....	18	12	60	Id.....	20 mars 1838.	699	690	982	1,250
42	.....	24	12	60	Id.....	24 juillet •	693	110	560	1,661
44	<i>Le Tonnerre</i>	217	14	60	Stephenson.....	3 août •	587	703	362	256
64	.....	30	14	54	Cockerill.....	22 mars 1839.	•	•	542	143
72	.....	34	14	54	Id.....	30 juin •	830	193	304	605
76	.....	35	14	54	Id.....	13 août •	605	1,284	543	605
99	<i>Heléna</i>	296	12½	66	Stephenson.....	25 février 1840.	•	225	577	888
108	.....	127	12½	66	Longridge et C ^e	19 mai •	•	•	•	614
12	<i>Le Progrès</i>	136	12	60	Stephenson.....	7 décemb. 1836.	1,338	423	523	550
28	.....	15	12	60	Cockerill.....	7 avril 1838.	500	659	420	1,550
36	.....	168	14	54	Stephenson.....	3 juin •	93	323	875	718
A reporter...							7,070	5,785	6,217	10,494

DES LOCOMOTIVES.

LIEUES DE 5,000 MÈT.			INDICATION		OBSERVATIONS SUR L'ÉTAT ACTUEL DES LOCOMOTIVES.
1840.			DES GROSSES RÉPARATIONS LES PLUS IMPORTANTES EFFECTUÉES DEPUIS L'ENTRÉE EN SERVICE.		
4 ^e trimestre	l'année entière.	TOTAL général par machine depuis l'entrée en service.	ÉPOQUE DE LA RÉPARATION.	NATURE DE LA RÉPARATION.	
25,779	97,422	306,290			
"	"	12,996	Du 20 février au 28 novembre 1839.	Cylindres neufs des pistons, caisse des cylindres, cheminées, 2 paires de roues, réparation des foyers, renouvellement d'une grande partie de la chaudière, tous les tubes bouilleurs neufs, 6 traverses au foyer et beaucoup de pièces de divers mouvements (en bon état).	En dépôt à Malines.
"	"	"	.....	.....	Id.
"	"	"	.....	.....	Id.
110	110	110	.....	.....	Id.
"	"	"	.....	.....	Id.
"	"	"	.....	.....	Id.
"	"	"	.....	.....	Id.
"	"	"	.....	.....	Id.
25,889	97,532	319,396			

de l'Est.

764	2,330	12,016	Du 25 août au 26 septembre 1840, et du 21 au 30 décembre 1840.	Une équerre, un châssis de porte, 2 charnières, une traverse de porte, une porte neuve, 450 rivets, 2 ressorts neufs, 2 chapelles neuves, une boîte de modérateur, une paire roues motrices neuves.	En service à Malines.
918	2,810	9,702	5 déc. 1839, 17 juillet 1840, 13 oct. 1840 et du 29 oct. au 7 déc. 1840.	Tirant dans la chaudière, une chapelle de cylindre neuve, une paire de roues motrices avec arbre coudé, et une paire de roues de l'avant, une paire roues motrices avec arbre coudé.	Id.
1,520	4,342	10,651	.....	.....	Id.
1,426	3,757	8,427	En décembre 1839.	Une paire de roues de l'avant sur essieu neuves, et une paire de roues motrices neuves, une pompe en cuivre.	Id.
217	1,538	4,830	.....	.....	Id.
586	1,271	1,289	En octobre 1840.	Une roue neuve de l'avant.	Id.
437	1,539	3,247	Du 13 janvier au 1 ^{er} février 1840.	Un essieu neuf de devant et un axe coudé neuf.	Id.
538	2,970	3,593	.....	.....	Id.
588	2,278	2,278	.....	.....	Id.
1,483	2,097	2,097	.....	.....	Id.
801	2,297	13,968	Du 9 au 26 mars 1840, du 15 août au 24 octobre.	Une chapelle neuve, une paire de roues motrices neuves.	En service à Tirmont.
907	3,536	12,855	Du 9 au 12 déc. 1840.	Une cheminée neuve et réparations à la caisse des cylindres.	Id.
599	2,515	4,352	Du 30 octobre au 18 décemb. 1840.	Une paire roues motrices sur essieu coudé; une cheminée et un chapeau neufs; un essieu neuf d'avant, une paire roues de support.	Id.
10,784	33,280	89,305			

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.						DISTANCES PARCOURUES EN				
NUMÉRO D'ORDRE DE L'ADMINISTRATION.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	4° trimestre 1839.	EXERCICE		
			du cylindre.	des roues motrices.				1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre
						report.....	7,070	5,785	6,217	10,494
38	<i>Pépin de Landou</i>	20	12	60	Cockerill.....	26 mai 1838.	688	1,015	323	709
65	.....	32	14	54	Id.....	3 avril 1839.	•	368	250	1,111
68	<i>Nolger</i>	242	12½	66	Stephenson.....	7 mai •	1,258	1,062	134	273
71	.....	47	12	60	Cockerill.....	30 juin •	915	1,166	899	1,051
78	<i>Pierre l'Hermitte</i>	4	13	66	Société de Bruxelles..	12 août •	830	•	291	576
107	.....	126	12½	66	Longridge et C°.....	19 mai 1840.	•	•	•	•
30	.....	17	12	60	Cockerill.....	11 janvier 1838.	1,489	869	686	400
62	<i>Grétry</i>	45	12	60	Id.....	26 février 1839.	551	643	1,165	1,263
80	.....	61	11	60	Id.....	17 septemb. •	473	361	387	414
81	.....	62	11	60	Id.....	24 • •	461	399	445	463
82	.....	63	11	60	Id.....	27 • •	•	453	439	371
8	<i>L'Hercule</i>	122	14	54	Stephenson.....	15 mai 1836.	971	985	317	18
19	<i>Justo-Lipse</i>	12	12	60	Cockerill.....	29 août 1837.	682	416	271	132
20	<i>Charles-Quint</i>	13	12	60	Id.....	9 septemb. •	419	677	215	171
26	.....	172	12	60	Stephenson.....	20 décemb. •	785	818	1,091	1,934
27	.....	173	12	60	Id.....	9 • •	511	567	1,400	808
88	<i>Lairesse</i>	54	12½	60	Cockerill.....	8 janvier 1840.	•	888	1,381	1,306
94	<i>St-Léonard</i>	1	12	60	Société S ^t -Léonard...	17 février •	•	151	1,191	1,830
TOTAL POUR LA LIGNE DE L'EST.....							17,103	16,623	17,102	23,324

91

DES LOCOMOTIVES.

LIEUX DE 5,000 MÈT.			INDICATION		OBSERVATIONS SUR L'ÉTAT ACTUEL DES LOCOMOTIVES.
1840.			DES GROSSES RÉPARATIONS LES PLUS IMPORTANTES EFFECTUÉES DEPUIS L'ENTRÉE EN SERVICE.		
4 ^e trimestre	l'année entièrè.	TOTAL général par machine depuis l'entrée en service.	ÉPOQUE DE LA RÉPARATION.	NATURE DE LA RÉPARATION.	
10,784	33,280	89,305			
1,193	3,240	10,547	Du 1 ^{er} au 22 juillet 1840.	Une boîte de modérateur, en fonte.....	En service à Tirlémont.
1,402	3,131	3,149	.....	.....	Id.
519	1,988	4,959	.....	.....	Id.
1,133	4,249	6,257	.....	.....	Id.
468	1,335	2,527	Du 19 au 28 décem- bre 1840.	Une paire de roues de support	Id.
1,112	1,112	1,112	.....	.....	Id.
"	1,955	10,795	Du 2 au 28 janvier 1840.	Un ressort neuf et 8 coussinets de bielles et d'excentrique, une pompe à buttoirs neufs, une paire de roues de l'avant neuves.	En dépôt à St-Trond.
"	3,071	5,169	.....	.....	Id.
510	1,672	2,163	.....	.....	En service à St-Trond.
462	1,769	2,248	.....	.....	Id.
444	1,707	1,707	.....	.....	Id.
449	1,769	4,754	Du 18 novembre au 11 décembre 1839, et le 2 sep- tembre 1840.	Une cheminée neuve, une pompe alimentaire neuve, et une paire de roues de l'avant neuves.	En service à Ans.
146	965	9,140	Du 24 au 28 février 1840.	Deux couvercles des boîtes à tiroir, une pompe alimentaire, un nouveau modérateur, 50 tubes bouilleurs.	Id.
165	1,228	8,720	Du 18 octobre au 11 décembre 1839, du 17 au 25 jan- vier 1840.	Les chapelles neuves, réalisé les cylindres, couvercles des cylindres, une cheminée neuve, 2 buttoirs, une paire de roues neuves, la boîte à fumée renouvelée.	Id.
566	4,409	12,543	.....	.....	Id.
2,064	4,839	13,000	Du 28 déc. 1839 au 18 janvier 1840, le 16 septembre 1840.	Deux garnitures de pistons, renouvellement d'une partie de la boîte à fumée, un nouveau modérateur, 2 couvercles de chapelle, 2 tiroirs à vapeur, 2 pistons neufs avec tige sans cercle.	Id.
1,393	4,968	4,968	En septemb. 1840.	Une paire de roues motrices neuves sur essieu coudé.	Id.
688	3,860	3,860	Du 23 octobre au 10 nov. 1840.	Une paire de roues neuves.....	Id.
23,498	80,547	197,936			

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.						DISTANCES PARCOURUES EN				
NUMÉRO D'ORDRE DE L'ADMINISTRATION.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	4 ^e trimestre 1839.	EXERCICE		
			du cylindre.	des roues motrices.				1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre

Ligne

95	<i>Jacques Delalaing</i>	7	12 $\frac{1}{2}$	66	Société de Bruxelles..	17 février 1840.	»	531	697	478
98	.....	59	12 $\frac{1}{2}$	66	Cockerill.....	20 id. »	»	»	378	192
101	.....	58	12 $\frac{1}{2}$	66	Id.....	1 avril »	»	»	521	526
102	.....	60	12 $\frac{1}{2}$	66	Id.....	» id. »	»	»	264	560
103	<i>Dumoncau</i>	65	12 $\frac{1}{2}$	66	Id.....	» id. »	»	»	762	736
105	.....	8	12 $\frac{1}{2}$	66	Société de Bruxelles..	6 mai »	»	»	232	500
TOTAL POUR LA LIGNE DU MIDI.....							»	531	2,844	2,992

LIEUES DE 5,000 MÈT.			INDICATION		OBSERVATIONS SUR L'ÉTAT ACTUEL DES LOCOMOTIVES.
1840.			DES GROSSES RÉPARATIONS LES PLUS IMPORTANTES EFFECTUÉES DEPUIS L'ENTRÉE EN SERVICE.		
4 ^e trimestre	Pannée entière.	TOTAL général par machine depuis l'entrée en service.	EPOQUE DE LA RÉPARATION.	NATURE DE LA RÉPARATION.	

du Midi.

576	2,282	2,282	.....	.....	En service à la station des Bogards.
760	1,330	1,330	.....	.....	Id.
280	1,327	1,327	Du 17 au 19 juin 1840, en novembre 1840.	Une paire de roues de devant sur essieu.....	Id.
472	1,296	1,296	En septembre et octobre 1840.	Un cylindre neuf, 2 couvercles, une chapelle.....	Id.
352	1,840	1,840	.....	.....	Id.
528	1,260	1,260	.....	.....	Id.
2,968	9,335	9,335			

RÉCAPITULATION.

DESIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE LOCOMOTIVES.		DISTANCES PARCOURUES EN LIEUES DE 5,000 MÈTRES.						OBSERVATIONS.	
	qui ont fait du service pendant les 12 mois.	qui n'ont pas travaillé pendant les 12 mois.	4 ^e trimestre 1839.	EXERCICE 1840.						TOTAL GÉNÉRAL.
				1 ^{er} trimestre.	2 ^e trimestre.	3 ^e trimestre.	4 ^e trimestre.	Pannée entière.		
Ligne du Nord.....	20	.	10,162	10,229	11,504	14,084	12,990	48,807	116,098	Sur les 19 locomotives qui n'ont pas travaillé pendant 12 mois, il y en a 7 qui sont à Malines, aux ateliers de grosses réparations, et les 12 autres sont des locomotives neuves ou des locomotives qui ont été constamment en dépôt.
» de l'Ouest.....	47	18	20,458	20,592	23,485	27,566	25,889	97,532	319,396	
» de l'Est.....	30	1	17,103	16,623	17,102	23,324	23,498	80,547	196,933	
» du Midi.....	6	.	.	531	2,844	2,992	2,968	9,335	9,335	
TOTAUX.....	103	19	47,723	47,975	54,935	67,966	65,345	236,221	641,762	

94

TAB. XVII.

RELEVÉ GÉNÉRAL

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS

PASSÉS PENDANT L'EXERCICE 1840,

POUR LE SERVICE DES CHEMINS DE FER.

RELEVÉ GÉNÉRAL

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION.
n°	DATE DE L'APPROBATION.		

A. — MATÉRIEL

1	31 décemb. 1839.	Fourniture d'essieux de voitures	"
2	3 janvier 1840.	Id. de chaînes	"
3	3 "	Id. de 50 roues de waggons en fer battu	"
4	3 "	Id. id. id.	"
5	24 "	Id. de bois nécessaires au montage de 300 waggons	"
6	3 février.	Id. de 4,950 boulons de dimensions différentes.	"
7	3 "	Id. de clous et pointes	"
8	6 "	Id. de 17 garnitures de stores à crics.	"
		Id. de 76 douzaines boutons en cuivre	"
9	6 "	Id. de roulettes, clichettes et serrures diverses.	"
10	6 "	Id. de cordons à glaces, poignées d'aisance, olives et floches de stores et cordonnets en bourre	"
11	6 "	Id. de tapis cirés, toile cirée et bâches	"
12	6 "	Id. de sues et tarières	"
13	11 "	Id. de robinets en cuivre.	"
14	4 mars.	Id. de plaques en cuivre pour locomotives	"
15	4 "	Id. d'étaux et enclumes	"
16	19 "	Id. de tuyaux en fonte à moufles	"
17	19 "	Id. de 175 roues de waggons	"
18	19 "	Id. de déchets de lin peigné.	"
19	19 "	Id. de lanternes à verres de couleur et de sûreté	"
20	23 "	Id. de 25 assortiments de plaques de gardes.	"
21	23 "	Id. de 60 assortiments de ferrements de waggons	"
22	5 avril.	Id. de lanternes et lampes	"
23	11 "	Id. de 25 assortiments de plaques de gardes.	"
24	11 avril.	Id. de nattes en filasse, etc.	"
25	11 "	Id. de vachettes, cuir de Hongrie, peaux, etc.	"
26	11 "	Id. de 450 mètres soie verte	"

90

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS.

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS.
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		

D'EXPLOITATION.

»	30,260 40	Billard.	
»	6,779 96	Modeste Cornil.	
»	9,400 00	Vaudenbrande.	
»	9,400 00	Marcellis.	
28,705 00	»	Divers entrepreneurs.	
»	7,602 50	Kaufmann.	
»	978 00	De Bavay.	
»	816 00	Van Migro-Maryn.	
»	48 00		
»	2,722 00	Mennig.	
»	2,163 80	Mersmans.	
»	3,698 19	Vannuffel et Coveliers.	
»	865 40	Timmermans-Winkelmanns.	
»	400 00	Deroover-Werbrouck.	
»	1,500 00	Danjou	Évaluation approximative.
»	3,420 82	Lejeune.	
»	4,674 88	Cockerill.	
»	32,900 00	Regnier-Poncelet.	
»	320 25	De Dapper.	
»	1,735 00	Bodeux.	
»	8,125 00	Cockerill.	
»	71,340 00	Id.	
»	3,231 00	Gansier.	
»	8,125 00	Vaudenbrande.	
»	1,298 50	Hauman.	
»	7,720 00	Van de Caeter-Hermans.	
»	3,150 00	Adèle Leroy.	

97

RELEVÉ GÉNÉRAL

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION.
n°	DATE DE L'APPROBATION.		
27	11 avril.	Fourniture de 94 garnitures mouvements de stores	"
28	11 "	Id. de 200 poignées rampes	"
29	11 "	Id. de tapis cirés et toile de coton ciré	"
30	28 "	Id. de 3 locomotives, 6 tenders et accessoires	"
31	1 ^{er} mai.	Id. de mousses.	"
32	2 "	Id. de 100 garnitures floches de stores	"
33	2 "	Id. de remaniage de vieux bandages de roues	"
34	18 "	Id. de vis à bois en fer	"
35	29 "	Id. de 44 tonneaux en tôle	"
36	29 "	Id. de pupitres, tables, armoires, etc..	"
37	3 juin.	Id. de filières	"
38	15 "	Id. de 12 poupes à main.	"
39	15 "	Id. de 100 roues de waggons	"
40	15 "	Id. de limes en acier fondu	"
41	15 "	Id. de fers laminés et tôles	"
42	15 "	Id. de 6 tenders	"
43	24 "	Id. fers battus, ronds, carrés et plats	"
44	24 "	Id. de boulons en fer.	"
45	24 "	Id. de fonte de moulage au bois	"
46	29 juin.	Id. d'étaux et enclumes	"
47	30 "	Id. de fer battu	"
48	30 "	Id. de bâches	"
49	3 juillet.	Id. de fer fort étiré et tôles.	"
50	3 "	Id. de 150 rateliers en fonte avec barres en fer.	"
51	3 "	Id. de 150 roues de waggons en fer battu	"
52	6 "	Id. d'une locomotive	"
53	11 "	Id. de 24 roues de tenders et 2 foyers de locomotives	"
54	27 "	Id. de 12 bacs de forges en tôle de fer	"
55	27 "	Id. de brides en fer et blocs en bois	"

98

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS.

5

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS.
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		
»	4,136 00	Mennig.	
»	1,140 00	Van den Eynden.	
»	2,779 56	Vannuffel et Couvliers.	
»	155,820 00	Regnier Poncelet.	
»	3,342 49	Kaufmann.	
»	960 00	Meersmans.	
»	1,552 46	Goffin.	
»	10,881 67	Vandervoordt.	
»	3,013 46	Petry-Driane.	
»	5,835 00	De Keyn.	
»	750 00	Kaufmann.	
»	3,000 00	Vandenbrande.	
»	18,800 00	Drugman.	
»	1,101 90	Regnier Poncelet.	
»	9,460 99	Cockerill.	
»	30,600 00	Id.	
»	8,978 70	Renard.	
»	4,065 00	Vandenbrande.	
»	22,500 00	Brunfaut.	
»	3,878 60	Robert Grisard.	
»	7,525 50	Poschet et Despret.	
»	9,500 00	Herla.	
»	2,881 93	Parmentier.	
»	1,950 00	Brunfaut.	
»	28,200 00	Regnier Poncelet.	
»	39,000 00	Cockerill.	
»	11,000 00	Id.	
»	1,699 50	Petry-Diane.	
»	4,531 10	Postula.	

RELEVÉ GÉNÉRAL

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION.
N°	DATE DE L'APPROBATION.		
56	27 juillet.	Fourniture de pompes à incendie, sifflets, boyaux	»
57	27 »	Id. de toiles et tapis cirés	»
58	27 »	Id. de pompes à incendie, etc.	»
59	27 »	Adjudication de bois nécessaires à la construction du matériel	»
60	29 »	Fourniture de paniers en osier avec couvercles	»
61	31 »	Id. de mérinos anglais	»
62	31 »	Id. de meules à aiguiser	»
63	31 »	Id. de compas, équerres, calibres.	»
64	31 »	Id. de passementeries.	»
65	6 août.	Id. de portefeuilles et cachets à timbrer	»
66	6 »	Id. de pupitres.	»
67	6 »	Id. de tamis	»
68	6 »	Id. de waggons pour marchandises	»
69	14 août.	Id. de tabourets	»
70	17 »	Id. de 17 bâches en toile imperméable	»
71	17 »	Id. de 200 mètres soie verte	»
72	17 »	Id. de waggons pour marchandises	»
73	18 »	Id. id. id.	»
74	3 septembre.	Id. de gomme-laque, bitume, résine, etc.	»
75	3 »	Id. de charrettes à bras	»
76	11 »	Id. de filières	»
77	17 »	Transformation de chars-à-bancs.	»
78	26 »	Fourniture de ressorts, boulons et brides de waggons	»
79	19 octobre.	Id. de fer d'équerre et fer laminé	»
80	20 »	Id. de poêles, tuyaux, platines, etc.	»
81	20 »	Id. de fer fort étiré	»
82	27 »	Id. de ressorts de travers et ressorts pour buttoirs	»
83	19 novembre.	Id. de filières, clefs anglaises et supports de tours	»
84	21 »	Id. de galons, rosettes, piqures, floches, etc.	»

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS.

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS.
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		
»	3,563 50	Magnée.	
»	973 04	Vannuffel et Coveliers.	
»	4,004 00	Vandonbrande.	
80,000 00	»	Goyens	Évaluation approximative.
»	1,275 00	Racs.	
»	1,040 00	Kint.	
»	655 00	Deeleene.	
»	1,297 75	Bovy.	
»	33,540 00	Meersmans.	
»	2,181 25	Boireaux.	
»	5,000 00	Dekeyn	Idem.
»	396 00	Bodeux.	
»	4,800 00	Vanherck.	
»	504 00	Leva.	
»	1,683 00	Vanvlasselaer.	
»	1,400 00	Adèle Leroy.	
»	6,000 00	Seghers.	
»	13,650 00	Couvert et Lucas.	
»	3,858 52	Desmet.	
»	2,309 80	Cambresy-Bassompierre.	
»	800 00	Kaufmann.	
»	49,660 00	Pelsencer-VanBylen, Gilles Beaurain, Couvert et Lucas, Hertogs	Idem.
»	1,527 60	Kaufmann.	
»	9,120 00	Cockerill.	
»	6,500 00	Vandermeylen	Idem.
»	3,500 00	Parmentier fils.	
»	18,709 20	Cambresy-Bassompierre, Pauwels .	Idem.
»	3,560 00	Kaufmann.	
»	1,412 48	Meersmans.	

- 107

RELEVÉ GÉNÉRAL

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION.
N°	DATE DE L'APPROBATION.		
85	8 décembre.	Fourniture de serrures pour coffres-forts et clichettes	»
86	8 »	Id. de toiles citées.	»
87	14 »	Id. de 24 paires de roues pour charrettes	»
88	23 »	Id. de drapeaux	»
89	30 »	Id. de 50 roues de waggons, en fer battu.	»

A. — BATIMENTS ET DÉPENDANCES ET

1	3 janvier.	Éclairage au gaz de la station de Courtray.	»
2	3 »	Fourniture de 12 plates-formes	»
3	3 »	Station de St-Trond. — Achèvement du déblai	»
4	3 »	Id. de Tirlemont. — Prolongement de la remise aux locomotives	»
5	3 »	Sections de Tirlemont à Ans. — Plantations	»
6	3 »	Fourniture de coussinets, clavettes et boulons	»
7	7 »	Section de Malines à Louvain. — Plantations	»
8	7 »	Id. de Louvain à Tirlemont. — id.	»
9	24 »	Id. de Malines à Gand. — id.	»
10	24 »	Id. de Gand à Bruges. — id.	»
11	6 février.	Fourniture de 40 candelabres.	»
12	6 »	Id. de six réservoirs en tôle	»
13	11 »	Id. de six réservoirs en tôle	»
14	11 »	Id. de rails, coussinets et chevilles	»
15	20 »	Id. d'une caisse pour l'établissement d'une horloge.	»
16	20 »	Id. d'une horloge, station de Bruxelles	»
17	11 »	Id. de 12 assortiments d'excentriques.	»
18	11 »	Id. id.	»
19	4 mars.	Id. de huit plate-formes	»
20	11 »	Id. de six réservoirs en tôle	»

102

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS.

9

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS.
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		
"	1,856 00	Mennig.	
"	703 59	Vannuffel et Couveliers.	
"	2,670 00	Pauwels.	
"	<i>Pour memoire.</i>	Leva	Pour 1841.
"	9,400 00	Vandenbrande.	

PARACHÈVEMENT DES SECTIONS EN EXPLOITATION.

"	7,791 00	Bertrand.	
"	18,263 38	Vandenbrande.	
"	16,320 00	Renier.	
"	16,618 72	Duhoux.	
"	14,257 80	Dekaad.	
"	1,515 70	Cockerill.	
"	7,700 00	Block.	
"	10,692 00	Hensmans	
"	15,680 00	Gysemans.	
"	1,180 00	Verhoye.	
"	4,792 99	Lamal.	
"	11,902 20	Trouliez et Hamal.	
"	11,814 55	Cockerill.	
"	98,280 00	Henrard.	
"	85 00	Vandervoordt	
"	500 00	Ghiesbreght.	
"	2,978 00	Vandenbrande.	
"	2,833 40	Trouliez et Hamal.	
"	16,802 88	Cockerill.	Evaluation approximative.
"	12,473 24	Petry-Driane.	

RELEVÉ GÉNÉRAL

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION.
N°	DATE DE L'APPROBATION.		
21	19 mars.	Fourniture de six plates formes	»
22	19 »	Reconstruction en carré de la tour octogone de la station de Malines	»
23	4 »	Fourniture de bascules.	»
24	19 »	Id. et placement d'une horloge dans la station de Malines.	»
25	20 »	Station des Bogards. — Bâtiment à eau et à coak.	»
26	20 »	Id. — Remise des locomotives	»
27	20 »	Section de Forest à Tubise. — Travaux de parachèvement . . .	»
28	20 »	Parachèvement des stations de Hal et Tubise	»
29	20 »	Section de Louvain à Tirlemont. — Élargissement des remblais de Vertryk, Cumplich, etc.	»
30	26 »	Station des Bogards. — Travaux de pavage	22,290 00
31	30 »	Id. — Bureaux et salles d'attente	»
32	30 »	Section de Bruxelles à Forest. — Construction de huit barrières et loges de gardes	»
33	31 »	Fourniture de douze assortiments d'excentriques	»
34	31 »	Section de Bruxelles à Anvers. — Plantations.	»
35	4 avril.	Id. de Forest à Tubise. — Terrassement et ouvrages d'art, travaux supplémentaires.	»
36	12 »	Station des Bogards. — Clôtures provisoires	»
37	13 »	Fourniture de bois de chêne pour 36 excentriques	»
38	28 »	Nouvelle station du Nord. — Fourniture de 1,800 m ³ sable. . .	»
39	2 mai.	Fourniture de 12 assortiments d'excentriques.	»
40	2 »	Station des Bogards. — Travaux de parachèvement, terrassements	»
41	6 »	Travaux de parachèvement des bâtiments et dépendances des stations et sections du chemin de fer.	1,528,500 00
42	12 »	Fournitures de lanternes et réverbères.	»
43	12 »	Id. id.	»
44	15 »	Reconstruction du pont de Huysingen	»
45	18 »	Section de Bruxelles à Forest. — Construction de 18 barrières, 12 loges de garde et un pavillon	»
46	18 »	Section de Forest à Tubise. — Tranchée entre la station de Hal et le canal de Charleroy	»

106

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS.

11

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS.
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		
»	16,203 33	Cockerill.	
»	310 00	Vandervoordt.	
»	9,125 55	Kelekom-Ronse.	
»	4,800 00	Ghiesbreght.	
»	13,612 14	Belot.	
»	11,706 62	Id.	
»	9,200 04	Dupont et Guilmot.	
»	50,000 00	Dupont.	
»	30,721 30	Borguet.	
24,450 00	»	Devroede.	
»	26,403 25	Sedille.	
»	6,064 45	Belot.	
»	2,869 60	Postula.	
»	21,832 75	De Bavay.	
»	85,000 00	Dupont et Guilmot.	
»	5,960 00	Belot.	
»	7,322 20	Devisser.	
»	3,150 00	Tremison.	
»	2,863 72	Kaufmann.	
»	13,230 00	Machiels.	
1,291,590 75	»	Divers.	
»	2,685 00	Bodeux.	
»	3,625 00	Cansier.	
»	19,465 65	»	Subside accordé à la province de Brabant pour la reconstruction de ce pont.
»	5,600 00	Seghers.	
»	9,048 80	Dupont et Guilmot.	

105

RELEVÉ GÉNÉRAL

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION
n°	DATE DE L'APPROBATION		
47	29 mai.	Outils nécessaires au premier établissement de la section de Bruxelles à Tubise	»
48	29 »	Fourniture de 4 plates-formes	»
49	29 »	Section de Forest à Tubise.— Fourniture de 160 m ³ de sable	»
50	11 juin.	Voies d'évitement.— Bois de fondation 16,000 pièces	»
51	15 »	Fournitures de pierres de tailles pour établissement de grues hydrauliques.	»
52	15 »	Station de Waremme.— Pavé de communication entre la station et le centre de Waremme	»
53	15 »	Station de Gand. — Ouvrages exécutés aux bâtiments	»
54	15 »	Id. de Tirlemont. — Clôtures en palissades, etc.	»
55	15 »	Id. de Malines. — Hangar, clôture en palissades	»
56	15 »	Id. de Malines à Louvain. — Construction d'un chemin de décharge	»
57	17 »	Id. de Tubise. — Construction d'un magasin pour bagages et marchandises	»
58	24 »	Fourniture de 6 plates-formes	»
59	24 »	Station des Bogards. — Hangar pour remises de voitures	»
60	2 juillet.	Nouvelle station du Nord. — Abaissement du boulevard	»
61	6 »	Fourniture de 10 guérites pour gardes excentriques et factionnaires	»
62	11 »	Construction de 12 magasins à marchandises	»
63	11 »	Embranchement de Louvain. — Travaux supplémentaires	»
64	16 »	Station de Hal. — Construction de deux fours à coak	»
65	16 »	Fourniture de 300 coussinets à joues rabattues	»
66	23 »	Id. de 12 plates-formes	»
67	1 ^{er} août.	Station d'Ans. — Charpente pour l'établissement d'un pont à bascule et de deux grues	»
68	14 »	Fourniture de 12 assortiments d'excentriques	»
69	18 »	Id. de bascules.	»
70	20 »	Station des Bogards. — Construction d'un lattis	»
71	21 »	Id. de Courtray. — Agrandissement des bureaux	»

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS.

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		
»	10,000 00	Trouliez et Hamal	Évaluation approximative.
»	5,150 50	Van de Leemput.	
»	624 00	Dandoy.	
62,500 00	»	Peeters.	
»	1,650 00	Namurois.	
»	3,603 16	Renier.	
»	3,400 00	Roels.	
»	3,728 50	Duhoux.	
»	7,500 00	De Brier.	
»	804 00	Borguet.	
»	2,000 00	Seghers.	
»	3,550 00	Marcellis	Idein.
»	3,499 76	Sedille et Desfossés.	
»	4,500 00	Van Beneden.	
»	1,400 00	Devisser.	
»	18,600 00	Vanhoeyweghen.	
»	30,000 00	Borguet.	
»	9,500 00	Namurois.	
»	900 00	Cockerill.	
»	18,362 25	Vandenbrande.	
»	20,231 16	Beaulieu.	
»	2,910 03	Kaufmann.	
»	4,567 00	Frantz Obach.	
»	600 00	Haesaert.	
»	2,000 00	Tant.	

107

RELEVÉ GÉNÉRAL

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION
N°	DATE DE L'APPROBATION.		
72	21 août.	Fourniture de 600 coussinets.	"
73	25 "	Section de Forest à Tubise. — Fourniture de 1,000 m ³ sable . .	"
74	1 ^{er} septembre.	Stations de Hal et Tubise. — Pavage.	"
75	1 ^{er} "	Section de Bruxelles à Tubise. — Fourniture de 1,000 m ³ sable .	"
76	3 "	Station de Malines. — Bâtimens et dépendances.	"
77	4 "	Section de Bruxelles à Tubise. — Pose de contre-rails en bois et construction de deux rampes dans les stations des Bogards et de Tubise	"
78	8 "	Construction de six magasins.	"
79	15 "	Id. d'un second plancher dans 12 baraques	"
80	17 "	Id. de plates-formes.	"
81	17 "	Redoublement de la voie entre Gand et Ans. — Fers.	"
82	28 "	Station de Gingelom. — Pavage	"
83	5 octobre.	Redoublement de voie entre Malines et Ans. — Bois de fondation (62,500 pièces)	"
84	8 "	Pendules et régulateurs	"
85	8 "	Section de Landen à St-Trond. — Plantations	"
86	8 octobre.	Id. de Tirlemont à Ans. — Plantations	"
87	8 "	Id. de Louvain à Tirlemont. — "	"
88	8 "	Id. de Bruxelles à Forest. — Construction de 10 loges de garde et barrières	"
89	15 "	Id. de Malines à Louvain — Pose de la 2 ^e voie	79,699 18
90	17 "	Id. de Bruxelles à Tubise. — Plantations	"
91	17 "	Construction et pose de la charpente de 24 excentriques	"
92	19 "	Section de Malines à Louvain et Landen à St-Trond. — Plantations	"
93	19 "	Id. de Malines à Bruxelles et Malines à Anvers. — "	"
94	29 "	Station d'Anvers. — Prolongement de la remise aux locomotives .	"
95	29 "	Section de Termonde à Gand. — Pose de la 2 ^e voie	119,367 80
96	9 novembre.	Id. de Tirlemont à Ans. — Id.	368,517 49
97	9 "	Id. de Termonde à Gand. — Bois de fondation de la 2 ^e voie (7,000 pièces)	"

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS.

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS.
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		
»	2,300 00	Henrard.	
»	3,750 00	Van Parys.	
»	1,654 00	Declerck.	
»	3,750 00	Janssens.	
»	3,100 00	Namurois.	
»	2,300 00	Devisser.	
»	10,200 00	Vanboyweghen.	
»	1,800 00	Idem.	
»	29,300 00	Vandenbrande.	
2,019,196 25	»	Divers.	
»	6,600 00	Tréau.	
221,180 00	»	Divers.	
»	1,300 00	Ghiesbreght.	
»	4,873 50	Gaucet.	
»	3,475 00	Dekaad.	
»	2,200 00	Hensmans.	
»	3,337 00	Devisser.	
63,900 00	»	Beeckman.	
»	77,50 00	Gysemans.	
»	4,881 72	Devisser.	
»	3,230 00	Hensmans.	
»	4,930 00	De Bavay.	
»	12,000 00	Van Enschedt.	
89,000 00	»	Ryckaert.	
317,450 00	»	Taminiau et Renier.	
30,400 00	»	Divers.	

109

RELEVÉ GÉNÉRAL

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION.
N°	DATE DE L'APPROBATION.		
98	9 novembre.	Station de Malines à Termonde. — Bois de fondation de la 2 ^e voie (8,200 pièces)	»
99	9 »	Id. d'Anvers. — Pavage de la place de stationnement des Omnibus	»
100	14 »	Section de Bruxelles à Tubise.—Fourniture de 600 bornes en pierre	»
101	14 »	Id. de Malines à Termonde. — Pose de la 2 ^e voie	90,000 00
102	17 »	Id. de Louvain à Tirlemont— Id.	121,112 83
103	19 »	Poteaux et reverbères	»
104	24 »	Station de Bruxelles. — Construction d'un hangar	»
105	24 »	Bois de fondation de la 2 ^e voie de Malines à Ans (2,000 pièces) .	»
106	16 décembre.	Station de Gand. — Travaux d'appropriation du bâtiment de la v ^e Busso	»
107	16 »	Id. des Bogards. — Appropriation d'un bâtiment	»
108	16 décembre.	Fourniture de 137 rails et accessoires	»
109	23 »	Section de Malines à Termonde. — 3,500 billes	»
110	30 »	Id. de Tirlemont à Ans. — Placement de 30 garde-corps sur les têtes des viaducs	»

C. — TRAVAUX

1	2 janvier.	Section de Liège à Pepinster.—Bois de fondation (10,250 pièces).	»
2	3 février.	Id. de Jurbize à Bustiau.—Terrassements et ouvrages d'art .	481,267 50
3	16 »	Fournitures de rails, coussinets et chevilles pour diverses sections en construction	»
4	22 »	Section de Courtray à Mouscron. — Travaux de construction . .	1,111,000 00
5	27 »	Chemin de fer du Midi.— Bois de fondation (23,700 pièces) . .	»
6	1 ^{er} mars.	Section de Mornimont à Châtelineau. — Terrassements, ouvrages d'art et pose du railway	2,089,644 47
7	3 »	Id. de Mornimont à Châtelineau. — Bois de fondation (20,500 pièces).	»
8	5 »	Plans inclinés. — Machines	»
9	12 »	Section de Liège à Pepinster. — Bois de fondation (11.500 pièces.	»

DES ADJUDICATIONS ET MARCHÉS DIRECTS.

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS.
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		
34,000 00	"	Divers.	
"	13,500 00	Van Enschoot.	
"	750 00	Declerck.	
73,900 00	"	Buelens.	
120,900 00	"	Pecters.	
"	364 95	Devisser.	
"	871 83	Van Beneden.	
"	6,320 00	Gilis.	
"	4,177 82	Blomme.	
"	1,491 01	Sedille.	
"	5,553 26	De Dorlodot-Houyoux.	
"	13,475 00	Maertens.	
"	9,245 40	Beaulieu.	

D'ÉTABLISSEMENT DES SECTIONS.

51,750 00	"	Divers.
424,900 00	"	Dupont.
1,751,086 82	"	Divers.
947,500 00	"	Romain De Boom.
119,950 00	"	Divers.
2,034,982 15	"	Borguet et Schaken, 1 ^{er} lot.
		Belot et Burleon, 2 ^o lot.
116,500 00	"	Divers.
"	<i>Pour mémoire.</i>	Cockerill.
53,299 00	"	Divers.

CAHIER DES CHARGES OU SOUMISSION		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT DE L'ESTIMATION.
N ^o	DATE DE L'APPROBATION.		
10	20 mars.	Section de Namur à Mornimont. — Construction de 9 viaducs. . .	»
11	28 »	Id. de Hennuyères à Braine-le-Comte. — Travaux d'établissement	1,151,456 00
12	11 avril.	Id. de Mouscron à Templeuve. — Bois de fondation (15,000 pièces)	»
13	11 »	Id. de Templeuve à Tournay. — Bois de fondation (11,000 pièces)	»
14	11 »	Id. de Braine-le-Comte à Soignies — Travaux d'établissement.	564,387 35
15	25 »	Branche pénétrant dans la ville d'Ostende. — Ouvrages supplémentaires	»
16	26 »	Namur à Mornimont. — Bois de fondation (18,500 pièces) . . .	»
17	11 mai.	Plans inclinés. — Construction des bâtiments.	»
18	12 »	Chemin de fer du Midi. — Bois de fondation (10,000 pièces) . .	»
19	15 juin.	Station d'Ostende. — Démolition de bâtiments provisoires. . .	»
20	27 »	Embranchement d'Anvers. — Voûtement du canal de l'Ancre . .	43,985 71
21	16 juillet.	Embranchement d'Anvers. — Construction de deux ponts . . .	»
22	29 »	Bustiau à Mons. — Terrassements et ouvrages d'art	356,807 36
23	5 août	Fourniture de deux cables pour les plans inclinés	»
24	29 »	Tubise à Soignies. — Fourniture de sable	116,276 00
25	8 septembre.	Section de Pépinster à la frontière. — Terrassements et ouvrages d'art	3,419,352 00
26	7 octobre.	Mons à Quiévrain. — Travaux d'établissement	800,000 00
27	29 »	Section de Chénée à la frontière. — Bois de fondation (17,800 pièces)	»
28	9 novembre.	Id. de Braine-le-Comte à Charleroy. — Bois de fondation (50,000 pièces)	»
29	14 »	Id. d'Ans à la Meuse. — Fourniture de tuyaux en fonte pour la conduite des eaux	»
30	21 »	Id. de Soignies à Jurbise. — Terrassements et ouvrages d'art.	556,440 32
31	1 ^{er} décembre.	Embranchement d'Anvers ² — Fourniture de 1,365 ^{m3} de sable. . .	»

MONTANT		NOMS DES ENTREPRENEURS.	OBSERVATIONS.
PAR ADJUDICATION.	PAR MARCHÉS DIRECTS.		
»	68,934 51	Schaken.	
1,008,000 00	»	Carlier.	
56,400 00	»	Divers.	
33,700 00	»	Id.	
485,000 00	»	Borguet fils.	
»	4,000 00	Bogaert.	
100,200 00	»	Divers.	
»	<i>Pour mémoire.</i>	Borguet.	
54,000 00	»	Colmant.	
»	2,100 00	Vandevelde.	
36,490 00	»	Eugène Riche.	
»	58,600 00	Eugène Riche.	
298,000 00	»	Borguet.	
»	<i>Pour mémoire.</i>	Goens et Vermeire.	
104,672 00	»	Divers.	
3,590,000 00	»	Borguet, Parent et Franck.	
674,000 00	»	Dupont.	
83,900 00	»	Divers.	
238,600 00	»	Id.	
»	472 00	Marcellis.	
458,700 00	»	Eugène Riche.	
»	4,436 25	Id.	

CONVENTION

Pour l'échange mutuel des colis de marchandises, articles de messageries, finances, valeurs, etc, entre le chemin de fer belge et les messageries royales de France.

Ce jourd'hui, dix décembre 1840,

Nous soussignés :

D'UNE PART,

Le sieur Georges De Bavay, secrétaire-général au département des travaux publics de Belgique, agissant pour et au nom de M. le ministre des travaux publics et,

D'AUTRE PART,

Le sieur Amédée Revenaz, l'un des administrateurs généraux de l'exploitation des messageries royales de France, agissant en vertu des pleins pouvoirs lui délivrés, le deux décembre 1840, dont acte est annexé aux présentes, pour et au nom de l'administration de ladite exploitation des messageries royales de France dont le siège est à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, n^o 22 ;

Voulant garantir au commerce des deux pays, la remise régulière et exacte des colis de marchandises, articles de messageries, finances, valeurs, etc., réciproquement expédiés de France pour la Belgique et au-delà, et de Belgique pour la France et au-delà ;

Sommes convenus, sous réserve d'approbation de M. le ministre des travaux publics de Belgique, de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Tous colis de marchandises, articles de messageries, finances, valeurs, etc., expédiés de Belgique, par le chemin de fer, en destination pour la France et les pays au-delà, seront remis par l'administration belge à l'administration des

114

(2)

messageries royales, laquelle se charge d'en effectuer ou faire effectuer le transport à destination.

De même, tous colis de marchandises, articles de messageries, finances, valeurs, etc., expédiés de France, par l'intermédiaire des messageries royales, en destination pour la Belgique et les pays au-delà, seront remis par l'administration de ces messageries, à l'administration du chemin de fer qui se charge également d'en effectuer ou faire effectuer le transport à destination.

ART. 2.

L'acceptation de tous colis, articles, finances, valeurs, etc., pour être transportés à destination, servira de décharge à l'administration qui en aura fait la remise ;

Toute réclamation ultérieure pour perte, avarie ou retard, incombant à l'administration, qui en aura pris livraison.

ART. 3.

Les différents colis de marchandises, articles de messageries, finances, valeurs, etc., devront être réciproquement remis, bien emballés, conditionnés, et en bon état. Si on reconnaissait quelque avarie, elle devrait être constatée, au moment même de la remise de l'article avarié ; chaque administration ne devant être responsable que de ce qui adviendra sur son propre parcours.

L'administration du chemin de fer et l'administration des messageries royales auront, à cet effet, aux points de correspondance, des agents accrédités qui se donneront respectivement valable décharge.

ART. 4.

Les parties contractantes n'entendant contrarier, en aucune manière, les intentions des expéditeurs et voulant les laisser libres de se servir de telle entremise qu'ils préféreraient désigner, il est expressément convenu qu'elles ne seront pas tenues de se délivrer les articles destinés, soit, d'une part, pour la France, soit, d'autre part, pour la Belgique, qui seraient consignés à des intermédiaires autres que les messageries royales ou le chemin de fer, et que la correspondance résultant de la présente convention ne peut s'étendre qu'aux articles expédiés directement et sans restriction.

ART. 5.

Les tarifs des deux administrations ne devront jamais être plus élevés que ceux de toute autre entreprise concurrente des chemins de fer, messageries ou roulage.

ART. 6.

Les deux administrations se transmettront, pour s'y conformer, de part et d'autre, leurs tarifs respectifs ainsi que les changements et modifications qu'elles y apporteront.

— 1. 15

(3)

ART. 7.

L'administration du chemin de fer et celle des messageries royales se chargeront, chacune, à l'entrée de leur territoire, d'accomplir les formalités de douanes.

ART. 8.

Provisoirement, et en attendant que les chemins de fer belges aient atteint les frontières, la correspondance pour l'échange des colis se fera aux points extrêmes d'exploitation du chemin de fer : ainsi, vers Lille, la correspondance commencera à Courtray ; vers Valenciennes, toutefois, la correspondance restera à Bruxelles, jusqu'à ce que l'exploitation du chemin de fer s'étende à Braine-le-Comte.

De même, jusqu'à ce que les chemins de fer belges aient atteint les frontières, les messageries royales se chargeront de l'accomplissement de toutes les formalités de douanes, aussi bien à l'entrée en France que pour l'entrée en Belgique.

Pour l'exécution de la disposition qui précède, il est entendu que l'administration des messageries royales sera autorisée, conformément aux règlements existants avant le 1^{er} janvier 1841, à prolonger ses services actuels :

De Paris à Lille, jusqu'à Courtray, en correspondance avec l'arrivée en cette ville, des principaux convois du chemin de fer ;

Et de Paris à Valenciennes, jusqu'à Bruxelles, en correspondance avec l'arrivée du dernier convoi.

ART. 9.

Provisoirement l'administration d'exploitation du chemin de fer ne sera tenue de transporter à destination les colis de marchandises, articles de messageries, finances, valeurs, etc., venant de France pour la Belgique et au-delà, que pour les localités qui sont ou seront desservies par le chemin de fer.

Il sera ultérieurement donné connaissance à l'administration des messageries royales des autres endroits pour lesquels l'administration du chemin de fer pourra prendre les articles à l'avenir, par suite de la création de nouvelles correspondances.

ART. 10.

L'administration du chemin de fer ne consent à donner sa correspondance à l'administration des messageries royales qu'à la condition expresse que celle-ci renonce, à partir du 1^{er} janvier 1841, et pour toute la durée du présent traité, à toute participation directe ou indirecte dans tous services de messageries ou roulages en concurrence avec les lignes du chemin de fer belge.

ART. 11.

Le présent traité est fait pour le terme de cinq années consécutives qui prendront cours le premier janvier 1841 et finiront le trente-un décembre 1845.

Mé

(4)

Toutefois, les parties contractantes se réservent respectivement le droit de résilier ce traité, en se prévenant, au moins trois mois à l'avance, et sans qu'il puisse y avoir lieu de ce chef à aucune demande d'indemnité.

Ce traité serait également résilié de plein droit et sans indemnité, dans le cas où l'administration du chemin de fer cesserait de transporter les marchandises pour son compte ou si l'administration des messageries royales venait à cesser ses services.

. Fait en double, à Bruxelles, le dix décembre mil huit cent quarante.

Approuvé l'écriture :

Signé, AMÉDÉE REVENAZ.

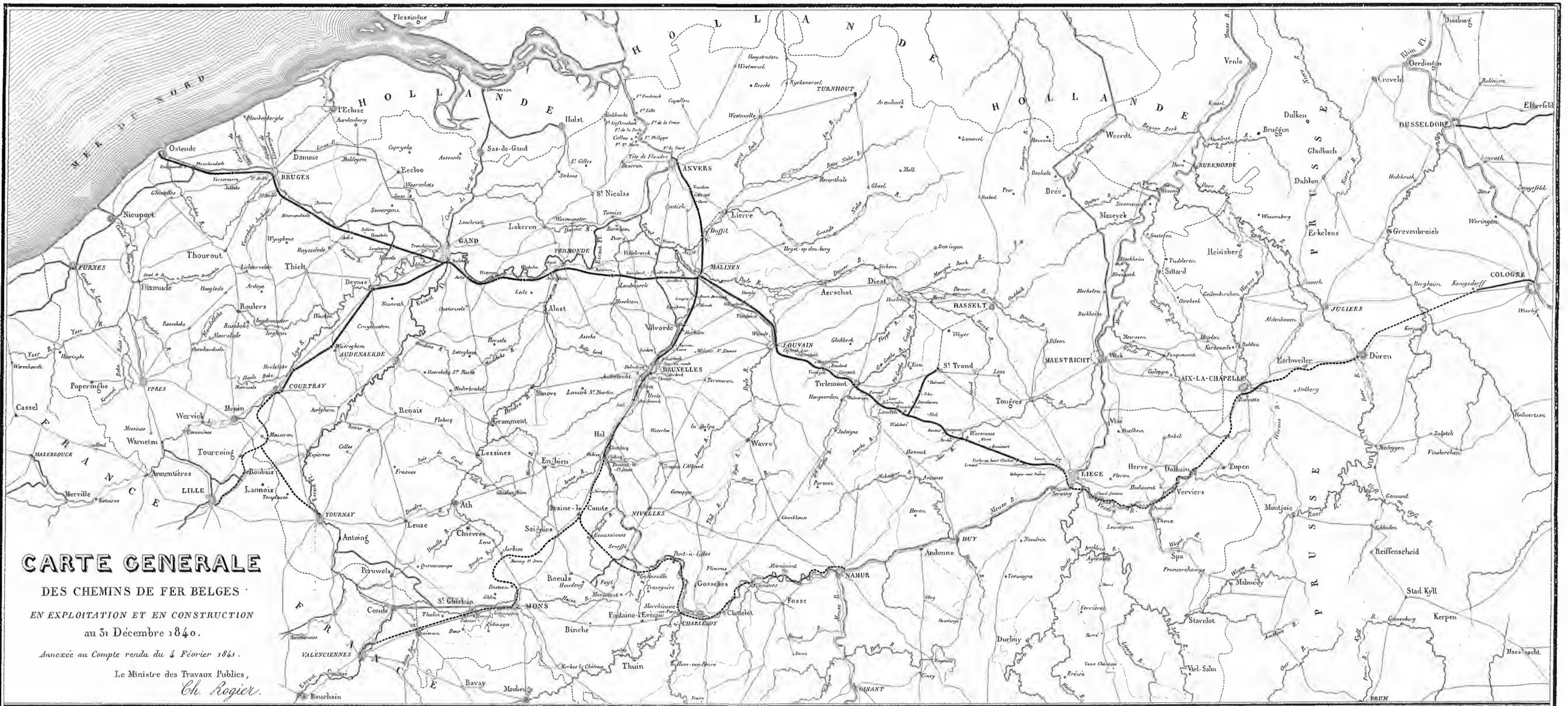
Signé, DE BAYAY.

Bruxelles, le 11 décembre 1840.

Vu et approuvé :

Le ministre des travaux publics,

Signé, CH. ROGIER.



CARTE GENERALE

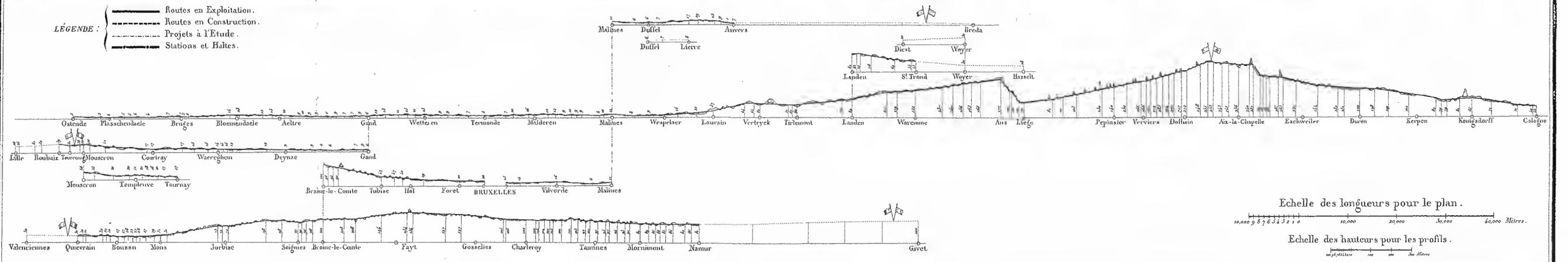
DES CHEMINS DE FER BELGES

EN EXPLOITATION ET EN CONSTRUCTION
au 31 Décembre 1840.

Annexée au Compte rendu du 4 Février 1841.

Le Ministre des Travaux Publics,
Ch. Rogier.

LÉGENDE :
 — Routes en Exploitation.
 - - - Routes en Construction.
 . . . Projets à l'Étude.
 — Stations et Haltes.



Echelle des longueurs pour le plan.



Echelle des hauteurs pour les profils.

